LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLVIII - NUMERO 2

FEBBRAIO 1942 - XX E. F.

XLVIII. Num. 2 LE VIE D'ITALIA Febbraio 1942-XX

ODOL

DENTI SANI - BOCCA FRESCA

ITALIA
SOC. NAV. GENOVA
LINEE TRIESTINE PER L'ORIENTE
SOC. NAV. TRIESTE
ADRIATICA
SOC. NAV. VENEZIA
TIRRENIA
SOC. NAV. NAPOLI
SERVIZI ITALIANI PER TUTTO IL MONDO

oltre 20 anni di vita e di
esperienza consentono oggi
alla LAMA ITALIA di presentare
la nuovissima
lama
ITALIA
BLU
ITALIA BLU
tempera blu integrale
microstruttura finissima e differenziata col rinvenimento parziale del centro
conseguente durata praticamente doppia del tagliente
laccatura completa al forno elettrico
sterilizzazione dei fili con processo brevettato
PACCO DI 10 LAME
LIRE 10
IN VENDITA NEI MIGLIORI NEGOZI

ANNO XLVIII 1942 - XX

LE VIE D'ITALIA

Numero 2 FEBBRAIO

SOMMARIO

	La propaganda per la C. T. I. e una speciale offerta ai nuovi Soci del 1942	pag. 145
GIUSEPPE LUGLI	– Roma imperiale alla luce delle moderne scoperte archeologiche	» 148
A. M. GOBBI BELCREDI	– La guerra nel Pacifico	» 159
MARIO CARACCIOLO	– Importanza d'una strada militare: «La Balbia»	» 169
RENATO BARTOCCINI	– Archeologia di ieri e battaglie di oggi sulle rive del Mediterraneo	» 176
GIULIO BROCHEREL	– Turismo romantico	» 188
GUIDO MOROZZI	– Architettura colonica in Valdarno	» 200
Notiziario:	– Vita della C. T. I. – Cronache della guerra – Turismo – Ciclo-moto-turismo – Comunicazioni – Varie – Automobilismo – Curiosità gastronomiche – Tra i libri.	
In copertina:	– Siena: Piazza del Campo (*da un dipinto del pittore Mario Bordi*).	

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA"

Italia, Impero, Albania, Possedimenti e Colonie: Abbon. annuo L. **26** (Estero L. **46**)

Abbonamento semestrale L. **13** (Estero L. **23**)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

RICORDATE QUESTE PAROLE DI AUGUSTO MURRI

L'uso continuato di purganti violenti irrita l'intestino. Il Rim invece consegue lo scopo ed evita il danno
A. Murri

USATE QUINDI IL RIM CHE CURA LA STITICHEZZA E NON IRRITA L'INTESTINO

AUTORIZZAZIONE PREFETTIZIA 31-12-38 – N. 74-576

FIAT
vincere!

CRONACHE DELLA GUERRA

16 DICEMBRE 1941-XX - 10 GENNAIO 1942-XX

In Libia.

La battaglia in corso da otto settimane in Cirenaica ha spostato il suo centro di gravità a Occidente, verso il deserto sirtico. Non si sono avverate le fatue previsioni del nemico, il quale aveva annunziato che la grande offensiva da lui scatenata con imponente superiorità di mezzi avrebbe infranto in pochi giorni – forse in poche ore – la resistenza delle forze dell'Asse, travolgendole in rotta totale. Gli avvenimenti, invece, hanno seguito un corso e un ritmo ben diversi. Nel primo mese di lotta, le forze dell'Asse, inferiori di numero, ma superiori in impeto combattivo e in agilità di manovra, contennero l'offensiva con estremo vigore e seppero nettamente piegarla; poi, il continuo logorio delle forze fece sentire il suo peso. Senonché il nemico, pur avendo subito perdite assai superiori alle nostre, potè riempire abbondantemente i vuoti con l'afflusso continuo di nuove forze dal retroterra egiziano e portare avanti le sue linee, pagando a carissimo prezzo ogni duna desertica superata. Gli alleati, secondo un piano prestabilito in ogni suo particolare, hanno occupato nuove posizioni difensive con una manovra accuratamente meditata e svoltasi con un ordine e una regolarità che i furiosi attacchi nemici non hanno potuto minimamente turbare.

La configurazione del suolo libico rende facile il flusso e il riflusso delle operazioni, a cui siamo ormai abituati, e scarso valore hanno i momentanei sacrifici di terreno, che, mutando le circostanze, può essere facilmente rioccupato. Basta attendere con strenua fede gli ulteriori sviluppi della situazione che si preparano, e la partita – assai lontana dall'esser chiusa – avrà la sua soluzione favorevole alle nostre forze.

Ogni giorno che passa ci reca notizia delle gesta compiute dalla nostra Marina e dall'Aviazione italo-germanica, che appoggiano instancabilmente le forze di terra. Il 15, il 16 e il 17 dicembre, sui fronti di Bardia, Sollum e Ain el Gazala, violenti attacchi nemici, sostenuti da formazioni blindate e alimentati da sempre nuove forze, furono nettamente respinti e infiltrazioni di elementi motorizzati costretti a cedere le armi, con la perdita di numerosi automezzi. Il 17, inoltre, nostri aerosiluranti attaccarono a ondate successive importanti forze navali britanniche nelle acque della Cirenaica e nei pressi di Malta, centrando tre incrociatori, mentre un quarto veniva colpito e incendiato da aerei tedeschi.

Il 19, durante un'azione in massa contro il nostro schieramento del Gebel orientale, che nelle intenzioni del nemico doveva concludersi con la nostra irreparabile disfatta, le truppe italo-germaniche, eludendo la manovra nemica, si stabilirono su nuove posizioni a ovest di Derna, di cui gli Inglesi occuparono l'aeroporto. Una nostra squadra navale, a scorta di un convoglio, metteva in fuga, quello stesso giorno, forze navali britanniche, facendo fallire nettamente un tentativo di attacco e infliggendo notevoli perdite all'avversario, in concorso coi nostri aerosiluranti.

Il 20, combattimenti locali a Bardia e a Sollum, dove i nostri presidî resistono ad attacchi dal mare, dalla terra e dall'aria, mentre continua la pressione avversaria ad Ovest di Derna, rioccupata dal nemico. Bombe lanciate da aerei germanici su Tobruch infliggono seri danni alla piazza, distruggendo – fra l'altro – una batteria antiaerea.

Il 21, scontri locali sul Gebel: instancabile, come sempre, la nostra attività aerea, mentre le nostre forze di terra raggiungono in perfetto ordine il nuovo schieramento prestabilito dai piani del comando. Il 22 e il 23, oltre la consueta attività di artiglieria dalle due parti e scontri locali, si riaccendono accaniti combattimenti a Sud di Barce, essendo intenzione del nemico di ostacolare lo schieramento dei nostri sulle nuove posizioni. Il 24, ricevuti ulteriori rinforzi, il nemico tenta d'irrompere dal ciglione del Gebel nella regione di Bengasi, ma elementi corazzati italo-tedeschi lo respingono inesorabilmente, contrattaccando e distruggendo cannoni e carri armati, catturando prigionieri. Altre perdite non lievi i presidî di Bardia e di Sollum infliggono al nemico il 24 e il 25, respingendo suoi replicati assalti.

Continuano, in questo ultimo giorno, in pieno ordine, i previsti movimenti dei nostri, che abbandonano a reparti indiani la città di Bengasi, praticamente distrutta. E si persiste a combattere senza tregua: il 27 si respinge un attacco nemico, mentre aerei tedeschi bombardano con insistenza e con ottimi risultati aeroporti e retrovie. Il 28 si delinea nella regione di Agedabia un'azione nemica di avvolgimento con imponenti forze corazzate; ma il sangue freddo e l'impetuosa reazione dei nostri frustrano il tentativo del nemico, che è respinto con gravi perdite e lascia sul terreno 74 carri armati, oltre ad autoblinde e automezzi, in parte catturati e in parte distrutti. Il 29 e il 30 accaniti duelli di artiglieria a Sollum e a Bardia; una puntata di autoblinde nemiche respinta ai margini di questa piazza e scontri di pattuglie in ricognizione sul fronte di Agedabia, dove il 31 i nostri conseguono favorevoli sviluppi del successo riportato, distruggendo 48 carri armati e impadronendosi di numerose autoblinde. Nello stesso giorno, un attacco in forze, appoggiato da due unità navali, contro il nostro fronte di Sollum-Bardia, veniva respinto, mentre batterie della piazza colpivano un cacciatorpediniere, suscitando un incendio a bordo.

Il 2 gennaio i caposaldi del sistema difensivo di Bardia, dopo due giornate di violenti assalti nemici da terra e dal mare, sono sopraffatti. Opposti elementi leggeri si urtano nella zona di Agedabia e le opposte artiglierie infieriscono sul fronte di Sollum. In Cirenaica, aerei alleati in volo radente imperversano su unità nemiche in marcia e su automezzi. Il 3, attacchi nemici respinti nella zona di Agedabia, combattimenti accaniti intorno a Sollum e Halfaya, tempesta di bombe dall'aria sulle opere militari di Tobruch. Dal 4 fino al 10, violento concentramento di artiglierie sulle nostre posizioni di Sollum, in concorso con le forze aeree e navali, allo scopo evidente di fiaccare la resistenza del nostro presidio, che invece resiste tenacemente. Il 7 si annunzia che mezzi d'assalto della nostra Marina, penetrati occultamente, il 18 dicembre, nel porto di Alessandria, hanno danneggiato gravemente due navi britanniche da battaglia. Dall'8 al 10 tenace pressione nemica contro Sollum e Halfaya e vivace attività dell'aviazione alleata contro forze nemiche nella zona di Agedabia e contro aeroporti avversari.

Le forze aeree dell'Asse non cessano di tenere il dominio del cielo: il 1° gennaio esse bersagliano il nemico battuto e in ritirata sul fronte di Agedabia, mentre altri combattimenti aerei infuriano intorno a Bardia, dove le forze di terra continuano a battersi strenuamente. L'aviazione alleata è anch'essa attivissima, appoggiando le nostre forze terrestri e navali, non solo, ma anche in azioni offensive contro colonne nemiche in marcia, contro aeroporti, centri di rifornimento ed altri obiettivi di guerra nemici, anche talora lontani dal campo di battaglia, ad esempio, porti e aeroporti di Malta, che, oltre aver subito il 15 e il 16 dicembre incursioni offensive dell'arma aerea italiana, sono stati bombardati il 19, 20, 21, 24, 27, 28, 30 dicembre, 1 gennaio da aerei germanici e il 22 dicembre, l'1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 da aerei alleati. Attenuata, invece, apparisce l'attività dell'aviazione nemica contro i nostri centri, limitandosi a incursioni di scarsa efficacia su Tripoli il 21, 26, 27 e 29 dicembre, 1, 3 e 7 gennaio; su Bengasi il 15, il 16 e il 21 dicembre; su Derna

il 16 dicembre; su Sirte il 10 gennaio; su alcuni villaggi del Gebel il 17 dicembre; su Barce il 21 dicembre; su Napoli il 2 gennaio; su Taranto il 15 e il 17 dicembre; su Augusta il 15 dicembre; su Brindisi e Catania il 16 dicembre; e in Grecia su Argostoli il 16 dicembre, su Atene il 29 dicembre e su Salamina il 4 gennaio.

Sui fronti europei.

Ma la nostra guerra si combatte su tutti i fronti, anche su quello dell'isola britannica, dove continua l'attività delle opposte forze aeree e navali, che mirano da parte inglese a stringere il blocco contro la Germania, e da parte del nostro alleato a tagliare i viveri al nemico, che li riceve per via di mare, affondando inesorabilmente le navi trasporto che si appressano o si allontanano dai suoi porti.

Incursioni aeree tedesche sulla Gran Bretagna si ebbero il 16 dicembre contro impianti portuali e di approvvigionamento a Plymouth e a Dover, il 17 contro i porti della costa est e sud-ovest, il 20 contro identici obiettivi della costa sud-est, il 30 dicembre contro un porto di rifornimenti bellici sulla costa orientale inglese e il 3 gennaio contro impianti portuali e stazioni radio delle isole Faroer, sulle Seetland e su impianti industriali pure della costa orientale dell'Inghilterra. A queste azioni si oppongono gli attacchi della R.A.F. del 16, 17, 18, 22, 23 e 29 dicembre, 3 e 7 gennaio, contro la baia tedesca, contro obiettivi territoriali del Nord e dell'Ovest e contro i territori occupati. Il 18, in una di queste ultime incursioni, gli aquilotti della R.A.F. lasciarono più che le penne, poiché se ne tornarono ai loro nidi con 12 apparecchi di meno, di cui 5 quadrimotori.

Sul fronte orientale, l'inverno russo ha imposto una sosta alle forze alleate. I Russi tentano di approfittarne, spingendo al macello i loro uomini in furiosi attacchi sanguinosamente stroncati dalla salda resistenza delle forze dell'Asse, che hanno scelto i loro cardini di azione in posizioni talora di poco arretrate, dove s'infrangono sistematicamente tutti i conati avversari, e donde prenderà le mosse la nuova offensiva primaverile, che fiaccherà le ultime forze superstiti del barcollante colosso moscovita. Siamo, dunque, in Russia, alla guerra di posizione; ma continua intensissima l'azione aerea tedesca, che si prodiga in attacchi quotidiani su obiettivi militari, centri di rifornimento, mezzi di trasporto e retrovie nemiche.

Il 15 dicembre, attività locale sui vari settori del fronte, con la peggio per i bolscevichi; attacchi aerei su Sebastopoli, sulla zona di Volchov, sulla strada di ghiaccio del lago Ladoga e lungo la ferrovia di Murmansk. Il 16, mentre gli alleati stanno rettificando alcuni punti del fronte, le loro forze aeree bersagliano l'avversario nel settore del Don e altrove per reprimerne le velleità d'attacco. Il 17, l'arma aerea attacca il nemico nel settore centrale, causandogli gravissime perdite di uomini, carri armati e materiale rotabile, colpendo obiettivi ferroviari e una base aerea. Il 18 e il 19 attaccano i Russi, ma subiscono perdite rilevanti contro l'immediata reazione di forze aeree e terrestri. Il 19, uno scontro notturno fra cacciatorpediniere sovietiche e tedesche si conclude con netto vantaggio di queste ultime.

È il giorno memorabile in cui il Führer assume personalmente il comando supremo di tutte le forze armate del Reich. L'indomani, 20 dicembre, si riaccendono combattimenti locali su tutto il settore centrale: i Sovieti insistono inutilmente in poderosi attacchi fino al 29, sperandone risultati di qualche importanza, ma non raggiungono altro scopo che quello di sperperare uomini e materiali, sotto la grandine di piombo che li investe da terra e dall'aria. Alcuni convogli di rifornimenti sulla ferrovia di Murmansk sono distrutti. Particolarmente accaniti alcuni attacchi scatenati dal nemico il 25 nell'ansa del Donez, tutti respinti col concorso di forze italiane e slovacche. Aviatori nostri abbattono 4 aerei sovietici; un tentativo di sortita da Pietroburgo è stroncato.

Il 31, si annunzia che fin dal 17 tutte le forze germaniche e romene disponibili in Crimea avevano attaccato

sistematicamente la piazzaforte di Sebastopoli, espugnando un ragguardevole numero di apprestamenti difensivi, in gran parte corazzati, e penetrando a fondo nel sistema difensivo nemico. Per difendere Sebastopoli i Russi avevano sbarcato forze imponenti nella penisola di Kertsch e presso Feodosia; ma erano già in atto potenti mezzi di reazione. Negli altri settori del fronte, strenui combattimenti contro attacchi sovietici, in cui spesso l'arma aerea ha la parte preponderante, e intensa attività di artiglieria pesante contro obiettivi militari di Pietroburgo. Il 31, le forze sovietiche sono sbarcate a Feodosia, ma le loro linee di rifornimento subiscono seri attacchi aerei tedeschi, che decimano uomini e materiali; mentre continua incessante la lotta nel settore centrale e bombardieri tedeschi distruggono al suolo un gran numero di apparecchi sovietici presso il lago Ilmen.

Il 1º gennaio persistono in più punti del fronte gli attacchi dei Sovietici, che fanno molto conto sul Generale Inverno e in alcuni punti riescono a flettere momentaneamente la linea di combattimento degli alleati; ma questi balzano subito al contrattacco e riconquistano quasi tutte le loro posizioni; mentre a Sud poderose formazioni aeree da caccia e da combattimento martellano le forze nemiche sbarcate presso Feodosia.

Nel settore centrale e meridionale del fronte russo, il giorno 2 si svolgono azioni locali, mentre a Sud gli alleati sostengono e respingono numerosi attacchi nemici. Dal 3 al 5 altri attacchi respinti nel settore di Feodosia e combattimenti locali su tutto il fronte, mentre l'aviazione tedesca si prodiga e non dà tregua al nemico. Il 6, forze nemiche sbarcate ad Eupatoria, in Crimea, sotto la protezione di navi da guerra, sono annientate e distrutte, mentre un altro gruppo sbarcato a Sud-ovest di Feodosia subisce la stessa sorte da parte di forze romene. Attacchi nemici falliti negli altri settori del fronte e a Nord-est di Charcov distrutti due battaglioni sovietici che si erano infiltrati nelle linee alleate. Dal 7 al 10 il nemico sferra i suoi attacchi in forze al centro e a Nord del fronte, molti dei quali sono respinti ed altri continuano.

Nell'Oceano Pacifico.

Continua la guerra nel Pacifico, combattuta dal Giappone contro le Potenze anglosassoni, per liberare l'Asia Orientale dalla loro dominazione.

Il 15 dicembre, forze nipponiche sbarcano sulle coste del Borneo britannico e il 16 forze navali bombardano, nel gruppo delle Hawaii, le isole Johnston e Maui. L'azione offensiva dei Nipponici incalza: il 17, alcuni reparti, sbarcati ad Appari, sulla costa nord dell'isola di Luzon, occupano una base nemica e iniziano la marcia verso Sud, mentre un'altra colonna sbarcata a Sud occupa Lagaspi e marcia in direzione nord. Forze giapponesi si sono impadronite di Victoria, nella penisola di Malacca, e di una base aerea della Birmania, mentre potenti attacchi si scatenano contro Hong-Kong. Sull'istmo di Kra – lasciate alle spalle Singora e Kota Baru e distrutte forze motorizzate – i Giapponesi proseguono la loro irresistibile avanzata. Sempre nel giorno 17, i loro aerei bersagliano in massa Penang e affondano una grossa nave e parecchi trasporti nella baia di Froisipi. Lotta, dunque, senza quartiere.

Il 18, i Nipponici sbarcano in tre punti dell'isola di Hong-Kong e col valido appoggio dell'aviazione occupano Jardineschill; il 19 prendono terra a Davao, nell'isola di Mindanao, e impegnano accaniti combattimenti a Davao e a Luzon; il 20 e il 21 cadono alcuni caposaldi della difesa di Hong-Kong, la provincia di Wellesley è occupata ed altre forze giapponesi sbarcano nell'isola di Luzon.

Non un giorno di sosta: il 22 i Nipponici sono a 15 km. da Ipoh, infrangono a Mindanao la resistenza nemica, catturano 600 prigionieri e copioso materiale bellico, occupano l'isola di Wake, dove altri 1400 prigionieri cadono nelle loro mani. Al loro passivo i Giapponesi registrano 2 cacciatorpediniere affondate. Il 24, altro sbarco nipponico nell'isola di Luzon, a 110 km. da Manila; aspri combattimenti a Nord, dove il nemico si accanisce disperatamente. Un'incursione aerea su Rangoon si conclude con 12 velivoli nemici abbattuti, contro 2 giapponesi mancanti.

Il 25 si sa che da tre giorni Hong-Kong si è arresa. Il

BINOCOLI PRISMATICI
GRANDANGOLARI DI
LUMINOSITÀ NORMALE E DI
GRANDE LUMINOSITÀ

BINOCOLI PRISMATICI
A CAMPO NORMALE DI
LUMINOSITÀ NORMALE E DI
GRANDE LUMINOSITÀ

nemico subisce scacchi su scacchi: i Giapponesi sbarcano sulla costa orientale dell'isola di Luzon, ed altre loro unità, sbarcate a Linguayen, avanzano verso Sud; le comunicazioni fra Manila e il Nord dell'isola sono interrotte; in Malacca è occupata l'importante posizione strategica di Taiping e continua la marcia nipponica verso Sud. Altri insuccessi i nemici subiscono nella Malacca orientale e nell'isola di Borneo. Il 26, complicati movimenti strategici nell'isola di Luzon valgono ai Giapponesi la conquista di Vigan, di tutto il Nord-est di Legaspi e di Gaguio, mentre altre colonne si congiungono con le forze sbarcate a Lamon Bay, tagliando le comunicazioni fra il Sud dell'isola e Manila, attaccata così da cinque direzioni.

Ogni giorno reca notizie disastrose per i nemici del Giappone. Il 28 si viene a sapere che da 5 giorni la zona sud-ovest del Borneo britannico è nelle mani dei Nipponici, i quali hanno occupato da due giorni Kuching – capitale del Sarawak –, una base aerea nemica e Ipoh, capoluogo dello Stato malese di Perak. Paracadutisti sono apparsi nell'isola di Sumatra e s'impegnano in violenti combattimenti. Si combatte accanitamente anche su tutti i fronti di Luzon, e in Cina gli eserciti di Chung King indietreggiano su tutta la linea, perdendo punti strategici di capitale importanza, finché i Nipponici espugnano Liki, 25 km. a Ovest di Huning, e inseguono il nemico verso Nord.

Il 29, nuovi progressi nipponici in Cina e nell'isola di Sumatra, dove si cerca di tagliare le comunicazioni di Singapore con l'Occidente. Il 30, nuovi attacchi della flotta nipponica alle isole Johnston e Palmira e delle forze aeree su Singapore e adiacenze, per impedire l'afflusso di truppe alla piazzaforte. Il 31 l'assedio di Manila si stringe sempre più; nella Malacca le forze nipponiche hanno guadagnato 400 km. ed occupato ad Occidente la città e il porto di Kauntan. Singapore è nuovamente attaccata dall'aria.

Il 1° gennaio cade Manila (triste inizio d'anno per il nemico!) e i Nipponici si impadroniscono di uno dei più ricchi giacimenti petroliferi del mondo nel Sarawak. I Giapponesi hanno ormai il controllo della ferrovia di Manila e minacciano Cavite. In Cina cade Changsh e quattro divisioni nemiche sono distrutte. Il 2, i Giapponesi attaccano per terra e per mare l'isolotto fortificato di Corregidor, all'ingresso della baia di Manila. Il 4, Iba, Balanga e dintorni, nell'isola di Luzon, sono bombardati dall'alto; forze giapponesi sbarcano a Waston, nel Borneo britannico; nella Malesia occupano centri di comunicazioni stradali e ferroviarie; Manila e Corregidor sono sotto la tempesta di fuoco dell'aviazione.

Il 5 si annunzia che dal 31 dicembre i Giapponesi hanno occupato Brunei, nel Borneo britannico, e il 1° gennaio Labuan. Nella Malacca, il 7, continua l'avanzata, e un violento attacco sferrato contro gli Inglesi permette ai Nipponici di penetrare profondamente in un settore del loro schieramento. Nell'isola di Luzon non hanno tregua gli attacchi terrestri e aerei contro la piazzaforte di Mariveles.

L'8, ulteriori progressi giapponesi nel Borneo britannico, e nelle Filippine un'offensiva generale scatenata contro la penisola di Baatang riesce a espugnare la prima linea di difesa. Il 9 e il 10, forze inglesi in rotta, materiale corazzato, treni e autoveicoli bombardati e distrutti, obiettivi militari di Singapore colpiti; in Malesia la linea di resistenza Tanjong-Maling infranta, Ravang occupata. Le forze britanniche sgombrano le opere difensive di Kuala Lumpur e i Giapponesi occupano la città, capitale degli Stati federati e importante centro di produzione del rame.

La guerra nel Pacifico volge rovinosamente per gli Anglosassoni.

Avvenimenti internazionali.

Nel settore politico internazionale si registrano due fatti nuovi. Il 16 dicembre il Regno d'Albania dichiara di considerarsi in guerra contro gli Stati Uniti dall'11 dicembre, alle ore 14,30, in conformità dell'analoga decisione presa dal Governo italiano. Il 22, Giappone e Thailandia concludono un patto di alleanza per 10 anni, impegnandosi a rispettare scambievolmente la loro indipendenza e sovranità, ad aiutarsi a vicenda in caso di guerra e a non concludere pace o armistizio separatamente.

Perdite dei belligeranti, secondo i dati dei Bollettini di guerra dell'Asse.

Nel periodo dal 16 dicembre 1941 al 10 gennaio 1942-XX la Gran Bretagna ha perduto in operazioni di guerra contro l'Italia:

Aeroplani: 53, più 55 abbattuti in Africa da cacciatori germanici.

Navi da guerra: 2 incrociatori (di cui uno affondato da nostre navi e uno da aerosiluranti), più 1 unità sottile probabilmente affondata, 1 sommergibile.

Navi commerciali: 1 piroscafo armato da 6000 tonn., affondato da un nostro sommergibile.

Nello stesso periodo, da parte nostra sono andati perduti:

Aeroplani 12 e 1 sommergibile.

In operazioni di guerra contro la Germania, la Gran Bretagna ha perduto:

Aeroplani 42.

Navi da guerra affondate da sommergibili: 1 nave da battaglia da 35.000 tonn. (affondata il 26 novembre 1941); 2 incrociatori; 1 portaerei («Unicorn»); 1 cacciatorpediniere.

Navi commerciali affondate da aeroplani: 3 mercantili per 13.000 tonn., più 1 di tonnellaggio imprecisato.

Navi commerciali affondate da sommergibili: 17, per 76.500 tonnellate.

Le perdite subite dall'U.R.S.S. sono state le seguenti:

Aeroplani 179 (dal 13 dicembre al 2 gennaio). Carri armati 104.

Navi da guerra: 2 cacciatorpediniere; 2 non precisate; 1 vedetta rapida.

Navi commerciali: 9.

Le perdite inflitte dalle forze armate nipponiche, dall'inizio della guerra nel Pacifico fino al 26 dicembre scorso, sono state, secondo il Quartiere Imperiale:

Aerei abbattuti o distrutti al suolo: 541, più 16 catturati.

Navi affondate o danneggiate: 33 grandi e 4 piccole.

Carri armati 76. Automezzi 1389. Vagoni ferroviari 301.

Cannoni catturati o distrutti: 106 (escluso il bottino catturato a Hong Kong). Mitragliatrici 223. Fucili 4200. Cartucce 79.000.

Perdite nemiche in uomini: 3000 morti e 9000 feriti.

Le perdite giapponesi ammontano, a tale data, a:

Aeroplani 49. Navi affondate 4, più 12 danneggiate. Perdite in uomini: 743 morti e 1799 feriti.

PROCURATE NUOVI ABBONATI A
"LE VIE D'ITALIA,,

ACCUMULATORI
HENSEMBERGER
TUTTI I TIPI PER TUTTE LE APPLICAZIONI

SCIENTIFICAMENTE
CALCOLATE E
RAZIONALMENTE
LAVORATE

FILOTECNICA SALMOIRAGHI S.A.
MILANO

TURISMO

GLI SCAVI DI APOLLONIA

Nella regione che i Romani chiamarono *Illiricum*, una delle città più importanti e fiorenti fu, senza dubbio, Apollonia. Prima che sul posto della città antica si iniziassero scavi, la sua posizione era già nota agli studiosi, sia perché il suo nome, benché un po' deformato, era rimasto in parte in quello del moderno villaggio di Pojani, sia perché, a poca distanza da esso, sulla vetta di una collina, si elevava un tempio, del quale non resta ora che una colonna dorica, arcaica, che ha dato nome al villaggio di Shtylass, sorgente ai piedi della collina, ed appare da lontano quasi un simbolo dello splendore dell'antica Apollonia al viaggiatore che giunge dalla strada di Levani, come ad annunciargli che, proseguendo nel suo cammino, troverà altri resti insigni della passata magnificenza della città. La dominazione turca riuscì a svellere dal suolo tutte le pietre del tempio di Shtylass, ma non ha potuto cancellarne interamente le tracce, e lo sguardo appassionato dell'archeologo riesce ancora ad individuarne la pianta, resa evidente dai solchi da cui i profanatori tolsero i filari di blocchi squadrati, che avevano resistito all'ingiuria dei secoli soltanto per servire a edificare le case dei nuovi dominatori.

Gli antichi scrittori ci parlano molto di Apollonia, per farci sapere che essa è una delle città più antiche edificate sul litorale albanese: infatti, la sua fondazione risale al 588 a. C. E sappiamo che fu città ricca e fiorente, che più volte eccitò le cupidigie dei pirati illirici, tanto che fin dal 229 a. C. essa chiese ed ottenne la protezione di Roma, della quale fu sempre fedele alleata. Il suo splendore le meritò di esser definita da Cicerone « *urbs nobilis et gravis* », ed Ottaviano, prima di diventare Imperatore, andò a studiare retorica nelle sue scuole.

Gli scavi compiuti in diverse riprese nel suolo della città non sono ancora molto estesi, ma tuttavia, insieme alle scoperte fortuite, ci permettono di gettare almeno uno sguardo alla sua civiltà e alla sua arte di un tempo. Fin dall'epoca della guerra mondiale il Praschniker, archeologo austriaco, aveva compiuto un'esplorazione della zona, e proceduto ad alcuni saggi di scavo, riuscendo a stabilire il perimetro delle mura, a individuare alcuni edifici, in due dei quali si trovarono pavimenti a mosaico. Inoltre, furono messe in luce diverse iscrizioni e opere d'arte, che testimoniavano dell'elevata civiltà e tenore di vita degli abitanti. Il Praschniker potè anche accertare che tutta la valle di Kryegjat non è che un'immensa

Ditta Ing. IPPOLITO CATTANEO-Genova,
Piazza 5 Lampadi 17

necropoli, che aveva servito dalla più remota età della fondazione corcirese fino ai tempi di Roma imperiale; e mise in luce pochi resti di un sepolcro monumentale, costruito a guisa di tempio, appartenente sicuramente a qualcuno dei più cospicui cittadini di Apollonia romana.

Gli scavi della Missione francese ampliarono ulteriormente il quadro che si veniva formando della vita dell'antica città, mettendone in luce monumenti di carattere pubblico e privato.

Due case romane furono da prima scavate in una terrazza pianeggiante a lato della strada che conduce al villaggio di Pojani. In seguito fu trovato un grandioso muro a nicchie, dinanzi al quale si estende un porticato ellenistico. Questo muro a nicchie serve di terrazzamento alla collina dell'acropoli, sulla quale affiora il basamento di un tempio, presso cui si trovò un meraviglioso bassorilievo arcaico, attualmente conservato nel deposito municipale di Fieri, e che è certamente l'opera più antica e più importante finora scoperta in Albania.

Nel muro di terrazzamento di cui sopra, le nicchie, oltre a costituire un motivo decorativo, hanno servito di sostegno alla terra della collina: come un uomo, per resistere a un forte peso, incurva la schiena e inarca le spalle, così il muro, incurvandosi e arrotondandosi nelle nicchie, compie l'ufficio che gli è assegnato. Talora queste nicchie sono state utilizzate anche ad altri scopi ugualmente pratici: in una di esse è stato ricavato un tempietto.

Anche il porticato si fa ammirare per il tipo del capitello che orna le sue colonne e che è di stile ionico, ma con le volute ricavate da fiori a calice.

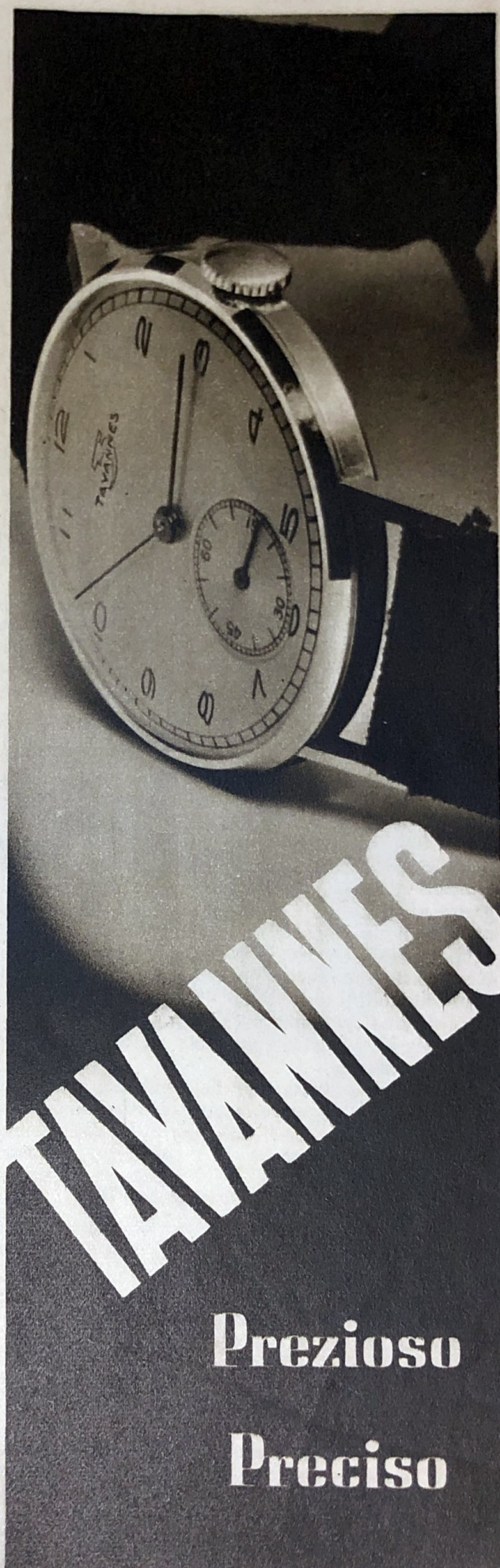
Al grande muro, che costeggia tutto il lato meridionale della collina dell'acropoli, si appoggia un *odeon* romano, o « *Theatrum tectum* », che doveva servire per concerti, dizioni di poesie ed altri trattenimenti del genere. Nella sua parte orientale il muro non è più provvisto di nicchie, ma incurva tutta la sua fronte, nella quale si apre una porta a sesto acuto, con falsa volta, che ricorda quelle di Oiniadai in Grecia.

Furono anche messi in luce altri grandiosi monumenti, i più importanti dei quali sono la Biblioteca, un arco trionfale romano, di cui non restano che i piloni dei tre fornici, e il Monumento degli Agonoteti.

Questo è, finora, di gran lunga il monumento più importante della città, eretto da Quinto Villio Crispino Furio Proculo, pritano agonoteta e gran sacerdote a vita, in onore e in memoria di suo fratello Villio Valenzio Furio Proculo, prefetto di una coorte di Siria, tribuno della legione X o XIV Gemina in Pannonia, e agonoteta designato. L'edificio, che appartiene all'età romana imperiale, ha una pianta derivata direttamente da quella di edifici consimili d'età ellenistica, quali il « Bouleuterion » di Mileto e l'« Ekklesiasterion » di Priene, cioè, di perimetro quadrangolare, con la fronte adorna di colonne corinzie sostenenti un frontone riccamente ornato, e un'iscrizione che ci dà notizia della dedica e dell'erezione del monumento. È un ambiente a gradinate, in forma di cavea teatrale. L'iscrizione ci fa anche sapere che, al momento della consacrazione, furono offerte 25 coppie di gladiatori.

È molto probabile che il monumento degli Agonoteti sorgesse al centro dell'antica città: infatti, l'*Odeon* è proprio di fronte ad esso, e al lato è la Biblioteca, mentre nello spazio fra i due edifici si elevava l'arco di trionfo. Tuttavia, ancora non pos-

"IL MIGLIOR LIQUORE D'EUROPA"

siamo dire di aver conosciuto il vero volto di Apollonia, perché gli scavi francesi hanno rivelato ben poco della sua civiltà millenaria.

Un più profondo sguardo è stato gettato su Apollonia antica, grazie agli scavi condotti dalla Direzione per l'Archeologia del Ministero della Pubblica Istruzione, specialmente per gli oggetti che sono stati recuperati, i quali interessano il periodo che va dalla fondazione della città, avvenuta – come abbiamo detto – nel VI sec. a. C., fino all'età romana imperiale.

Sono state messe in luce: una casa, costruita in epoca ellenistica su un edificio più antico, e usata ancora in età romana; un poderoso bastione di mura, con un *propylon* di accesso, presso il quale è stato rinvenuto un ingente scarico di frammenti di vasi, di statuine fittili e di altri materiali, evidentemente gettati giù dall'alto dell'Acropoli, dove è visibile il basamento di un tempio, non ancora scavato. I frammenti ceramici comprendono pezzi corinzî, coevi cioè alla fondazione della colonia, pezzi a figure nere e figure rosse, cioè del VI e del V sec. a. C., pezzi ellenistici e romani, costituiti, questi ultimi, in assoluta maggioranza, da frammenti di anfore, di cui alcuni presentano, sul manico o sul collo, la marca del fabbricante. Molto interessante il rinvenimento di una certa quantità di manichi di anfore rodie, col nome del fabbricante, o quello dell'eponimo, accompagnato dall'indicazione del mese. Di questi manichi, abbondantissimi in tutto il bacino mediterraneo, in Albania non se ne conosceva che uno solo, trovato dall'Ugolini a Fenice: quelli trovati negli scavi attuali dimostrano che anche la città della costa illirica manteneva attivi commerci con le città dell'Egeo.

Anche nella casa, oltre alle testimonianze della civiltà ellenistica e di quella romana, rappresentate, queste specialmente, da monete, di cui alcune coloniali, si sono avute prove del fiorente stato della città in epoca arcaica: sono apparse, infatti, una testina di terracotta di tipo «peloponnesio», ravvivata da una delicata pittura degli occhi e delle chiome, e una moneta argentea incusa, di Metaponto, che dimostra come nel VI sec. a. C. Apollonia esercitasse traffici e commerci con le città della Magna Grecia.

Un'altra scoperta molto importante è stata quella di un grandioso sepolcro romano, in forma di tempio, con colonne corinzie sulla fronte, adorno di una elegante cornice a palmette, con grondaie a testa di leone, e con soffitto a cassettoni. Nell'interno si sono trovati i frammenti di tre statue colossali, una delle quali di proporzioni minori delle altre due, e due teste in marmo, una maschile, incorniciata da barba e capigliatura molto folte, e una femminile, soffusa di nobile grazia, con l'alta ed elaborata acconciatura venuta in voga a Roma al tempo dell'Imperatrice Faustina. Anche il tipo del ritratto virile va riferito alla stessa epoca, per la somiglianza con i ritratti di Antonino Pio. Della terza statua non si è trovata la testa, ma è evidente che doveva trattarsi di un figlio della coppia di cui si sono ritrovati i ritratti, ed è certo che – date la ricchezza e l'ornamentazione del sepolcro, e le proporzioni delle statue, le cui teste sono di ottima fattura – i defunti dovevano appartenere a una delle famiglie più cospicue della città, e non è improbabile che il padre fosse un alto magistrato.

Così, attraverso gli scavi antichi e nuovi, appare sempre più evidente lo splendore di questa «*urbs nobilis et gravis*», di questa sede di una delle più im-

portanti scuole – oggi si direbbe università – che l'antico mondo mediterraneo potesse vantare.

Né gli scavi fortuiti hanno avuto minore importanza di quelli sistematici, ché si deve ad essi il rinvenimento di una caratteristica serie di monumenti apolloniati: le stele, pregevolissime scoperte per l'arte, che rivelano una grande affinità con quelle della costa ionica italiota e specialmente con quella di Taranto.

Molte campagne di scavi saranno necessarie per rivelare al mondo tutti i tesori d'arte che Apollonia cela nel suo sottosuolo. Quando questi saranno tornati in luce, la pace antica di queste rovine, che dormono intorno a un silenzioso e suggestivo monastero bizantino, sarà turbata dalla lieta meraviglia dei turisti, che verranno ad ammirare la Pompei dell'Albania.

P. C. Sestrieri

Rinvenimenti archeologici presso Napoli.

Tra le scoperte archeologiche avvenute recentemente nella zona Flegrea, la più importante è senza dubbio la messa in luce di un lungo tratto dell'acquedotto del Serino, considerato una delle più imponenti opere dell'ingegneria romana, che distribuiva l'acqua a Napoli, Pozzuoli, Nola, Avella, Cuma, Acerra, Baia e Miseno.

Contemporaneamente è stata rinvenuta una lapide presso la sorgente Acquaro di Serino, recante una iscrizione che prova in modo indubbio l'origine dell'importante costruzione, da molti attribuita erroneamente a Claudio e che devesi invece attribuire al tempo di Augusto.

Restauri di affreschi del Parmigianino.

Per interessamento della R. Sovrintendenza all'Arte moderna, l'Ordine Costantiniano di S. Giorgio, proprietario della monumentale Chiesa Magistrale della Steccata, a Parma, ha provveduto al piano dei restauri di tutti gli affreschi esistenti nel tempio, alcuni dei quali sono dovuti al pennello di grandi maestri del Cinquecento, quali il Parmigianino, l'Anselmi e il Gatti. Il delicato lavoro, affidato al restauratore Podio, uno dei più esperti d'Italia, si è felicemente iniziato con la ripulitura delle grandi figure femminili dipinte dal Parmigianino nel poderoso sottarco sovrastante l'altare maggiore. Le stupende figure muliebri sono state restituite alla loro primitiva bellezza.

Recentemente è stato anche ripulito e restaurato un affresco dell'Anselmi, eseguito su disegno di Giulio Romano. Si tratta di un'opera tipica della scuola senese.

Il palazzo di Diocleziano a Spalato.

Si sono tenuti in questi giorni alla Farnesina le riunioni delle varie classi della R. Accademia d'Italia per l'inizio dei lavori dell'anno XX. Davanti alle classi riunite delle scienze morali e storiche e delle arti, Gustavo Giovannoni ha riferito sui lavori compiuti a Spalato dalla missione colà inviata dalla presidenza della R. Accademia. L'oratore ha illustrato la magnificenza del palazzo che Diocleziano eresse presso la natia Salona ed abitò negli otto anni che seguirono alla sua abdicazione. Nessuna opera romana ci è pervenuta, come questa, in uno stato di conservazione quasi perfetta nelle sue parti essenziali. Restituire al palazzo quanto è possibile della sua grandiosa forma vuol dire far luce sulla storia stessa della romanità, e nulla servirà quanto il superbo monumento di Spalato a sfatare la ingiusta condanna di quel periodo, durante il quale l'Impero riuscì a tenersi in piedi, lottando strenuamente contro i barbari irrompenti e componendo il dissidio col Cristianesimo.

La Commissione ha deciso anche l'immediato inizio dei lavori di restauro e conservazione del teatro e dell'anfiteatro, che hanno subito in questi ultimi anni non lievi danni a causa di costruzioni moderne del vicino centro industriale e operaio. Anche la cinta murale della città richiede opere di conservazione, di isolamento e di sistemazione. La Commissione ha proposto, infine, che, compiuti i più urgenti lavori già accennati, siano ripresi gli scavi della città antica, nella convinzione che potranno venire in luce monumenti che attestino la vita di Salona, centro dell'antico traffico transmarino lungo il litorale dalmata.

Scoperta di antichi affreschi in una chiesa del Bellunese.

Un'importante scoperta si deve registrare nella curazia di San Nicolò di Comelico, graziosa località rinserrata tra i colossi dolomitici dell'Alto Cadore. Durante l'opera di restauro di quell'antica chiesa, che risale al 1413, furono operati assaggi alle pareti del coro, e subito apparvero qua e là tratti di mirabili affreschi attribuiti alla Scuola toscana.

Uno dei maggiori impianti scioviari d'Europa sul Monte Bondone.

L'attrezzatura del turismo invernale trentino non conosce soste, ed anzi continua alacremente ad aggiornarsi con le crescenti esigenze dello sciismo.

I meravigliosi campi del Bondone, già largamente apprezzati per la loro comodissima e rapida accessibilità da Trento, dispongono ora di un terzo impianto di trasporto sciatorio e precisamente della Sciovia del Palon, che su un percorso di 1300 m. supera in sette minuti un dislivello di 500 m., raggiungendo la Vetta del Palon a 2100 m., con una capacità di trasporto oraria di 360 persone.

La nuova sciovia ha una pendenza di salita quasi costante, senza bruschi cambiamenti, ed è, quindi, utilizzabile anche dagli sciatori meno esperti. A ciò si aggiunga un nuovo ed originale sistema di allacciamento dello sciatore alla fune tirante, che evita quelle brusche interruzioni e riprese della corsa, finora causa di scarso apprezzamento degli impianti del genere. La pendenza del tragitto va da un minimo del 36% ad un massimo del 59%. La nuova sciovia costituisce, con il suo dislivello totale di 500 metri, uno dei maggiori impianti d'Europa, e si allaccia, a valle, alla slittovia del Motesel, che a sua volta è collegata al punto di arrivo delle autocorriere della slittovia Vaneze-Cordela, consentendo, quindi, allo sciatore di salire da Trento città fino ai 2100 metri del Palon con rapidi ed economici mezzi.

A completare l'attrattiva del nuovo impianto sono stati portati a termine i lavori per la nuova pista di discesa dal Palon, le cui ampie curve furono fortemente sopraelevate.

Quando avrete letto questo numero de

LE VIE D'ITALIA

se non ne conservate la raccolta, speditelo ad un soldato di vostra conoscenza, oppure all'**Ufficio Giornali Truppe** del **Ministero della Cultura Popolare, Roma,** che lo invierà ai Combattenti.

LYNX

L'IMPERMEABILE FUORI CLASSE

Agenti Concessionari:

ABBAZIA	L. Büchler	**FIUME**	F. Foti	**NAPOLI**	M. Balbi	**SIENA**	F. Cabibbe
ALESSANDRIA	P. Lingua	**FORLÌ**	C. Bubani	**NOVARA**	Quaglia	**TARANTO**	S. Scialpi
ANCONA	Ditta Principe	**GENOVA**	R. Foglino		& Pellegrini	**TORINO**	G. Ruffatti
AOSTA	V. Bruno	**LA SPEZIA**	G. Manucci	**PADOVA**	G. Ortolani	**TRENTO**	G. Postai
ASTI	G. E. Ferrero	**LECCE**	D. Lazzaretti	**PALERMO**	V. Albano	**TREVISO**	L. Miozzi
BARI	F. De Benedictis	**LIVORNO**	A. Corsi	**PALERMO**	M. Dell'Oglio	**TRIESTE**	F.lli Sartori
BARI	Ditta N. Somma	**LUBIANA**	V. Lesjak	**PALERMO**	N. Pustorino	**TRIESTE**	Ditta Principe
BERGAMO	C. Sacerdote	**LUCCA**	S. Martini	**PARMA**	G. Brigenti	**UDINE**	Tessaro & Vidoni
BIELLA	F. Busancano	**MERANO**	Hager Sport	**PARMA**	G. Maestri	**VENEZIA**	A. Ortolani
BOLOGNA	Alla Nuova Italia	**MESSINA**	Gigi Anastasi	**PAVIA**	Ditta Abit	**VERBANIA**	E. Franzi
BOLZANO	Bredo Bruno	**MILANO**	G. Bressan	**PERUGIA**	Ditta Galo	**VERCELLI**	E. Ferrero
BRESCIA	L. Caprettini	**MILANO**	F.lli Brigatti	**PESCARA**	F.lli Sideri	**VERONA**	G. Case
CAGLIARI	F.lli Ferrucci	**MILANO**	Ditta Innova	**PIACENZA**	E. Pernisa	**VIAREGGIO**	S. Martini
CASALE M.	P. Bellatorre	**MILANO**	A. Seveso	**PIOMBINO**	G. C. Anichini	**VICENZA**	G. Zanella
CATANIA	S. Pandolfini	**MILANO**	E. Soffiantini	**PISA**	E. Bononi	**VOGHERA**	E. Brandolini
CHIANCIANO	R. Ferrini	**MILANO**	G. Tomas	**PRATO**	M. Meoni	**ZARA**	L. Festini
CHIUSI	R. Ferrini	**MILANO**	V. Vezzani	**RAVENNA**	C. Bubani		
CREMONA	A. Farina	**MILANO**	Ditta Walter	**RIMINI**	Succ. I. Santarelli		
CORTINA d'A.	L. Büchler	**MODENA**	U. Dallari	**ROMA**	A. Giacinti		
FERRARA	U. Caroli	**MONTECATINI**	G. Benedetti	**SANREMO**	D. Amoretti	**ASMARA**	F. G. Moccagatta
FIRENZE	G. Magnelli	**MONZA**	A. Spreafico	**SAVONA**	V. Angelotti	**TIRANA**	Ibrahim Begeja

CICLO-MOTO-TURISMO

L'unificazione delle costruzioni motociclistiche.

La *Gazzetta Ufficiale del Regno* del 16 dicembre u. s. ha pubblicato il decreto ministeriale 9 agosto 1941, concernente le norme per la fabbricazione dei motocicli, motocarrozzette, motofurgoncini e motocarri. Secondo tali norme, che sono state elaborate di concerto con gli industriali, le fabbriche nazionali di motocicli e di parti staccate debbono uniformare la propria produzione ai seguenti tipi:

a) motocicli con motore a scoppio da 125 cmc. di cilindrata;

b) motocicli, motocarrozzette e motofurgoncini con motore a scoppio da 175 cmc. di cilindrata;

c) motocicli, motocarrozzette e motofurgoncini con motore a scoppio da 250 cmc. di cilindrata;

d) motocicli, motocarrozzette e motocarri con motore a scoppio da 500 cmc. di cilindrata.

Tutti i motocicli, le motocarrozzette, i motofurgoncini ed i motocarri appartenenti alle categorie suddette debbono essere provvisti di motori a scoppio. Per i motori a scoppio da 500 cmc. di cilindrata il ciclo di funzionamento deve essere a quattro tempi. Per i motori a scoppio da 125, 175 e 250 cmc. è ammesso anche il ciclo di funzionamento a due tempi.

Il sistema di accensione per i motori a scoppio da 500 cmc. deve essere con magnete ad alta tensione; per i motori a scoppio da 250, 175 e 125 cmc. sono ammessi anche sistemi di accensione diversi, purché, quando trattisi di motocicli, possano avviarsi e funzionare regolarmente senza ausilio di alcuna batteria di accumulatori. Resta però libera, da parte delle fabbriche costruttrici, la produzione di biciclette a motore a scoppio, con cilindrata non superiore a 100 cmc.

Il Ministero delle Comunicazioni – Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione – inteso il Ministero della Guerra – Direzione generale della motorizzazione –, fisserà anno per anno il numero complessivo di motocicli e motocarrozzette sportivi e da corsa che le fabbriche nazionali potranno produrre con caratteristiche costruttive diverse da quelle stabilite nelle presenti norme e di cui sarà consentita l'immatricolazione nel Regno.

Tale numero complessivo non dovrà superare il 25% del quantitativo totale di motocicli e motocarrozzette nuovi di fabbrica unificati con motore da 250 e 500 cmc., immatricolato nel Regno, per usi civili, nell'anno precedente.

Per il primo anno di applicazione delle norme sarà consentita la produzione e l'immatricolazione nel Regno di un massimo complessivo di 1500 motocicli e motocarrozzette sportivi e da corsa, non soggetti all'osservanza delle norme.

La ripartizione tra le fabbriche delle aliquote di motocicli sportivi e da corsa è deferita alla Reale Federazione Motociclistica Italiana.

Nel limite di un anno dall'apertura della libera circolazione dei motocicli sarà esaurito lo smaltimento dei motocicli non unificati. Dopo tale termine non saranno più immatricolati motocicli di tipo non unificato.

I foruncoletti prodotti dal radersi scompaiono!

Il Tarr è un prodotto speciale per curare la pelle dopo fatta la barba; istantaneamente fa cessare il bruciore e il tirare della pelle. Il Tarr disinfetta radicalmente la pelle e fa sparire le irritazioni e i piccoli foruncoli che spesso rendono il radersi una vera tortura. Inoltre il Tarr restringe i pori, rendendo così la pelle liscia e morbida. Il Tarr ha un caratteristico profumo schiettamente maschile. Fin dalle prime applicazioni, il Tarr facilita il radersi.

Le norme costruttive non tendono a creare motociclette speciali, ma impostano la produzione in modo che le macchine usate dalla clientela privata possano essere impiegate per usi militari senza alcuna modifica. Come s'è visto, un'aliquota della produzione potrà essere destinata ad usi sportivi, in modo da accontentare la particolare clientela velocistica, che in Italia è sempre stata numerosa; ma è certo che tutta la produzione unificata potrà soddisfare pienamente le esigenze della clientela normale, che usa la motocicletta per ragioni di lavoro e di turismo. Si deve, anzi, riconoscere che talune norme, quale, ad esempio, quella relativa all'obbligo delle ruote smontabili ed intercambiabili, incontreranno il favore della clientela.

Per quanto concerne la suddivisione in classe di cilindrata, è assai sintomatico che si sia fatto cenno ad una categoria speciale fino a 100 cmc., la quale lascia prevedere, per la libertà concessa alle case costruttrici, che il problema della bicicletta a motore, tanto desiderata dai turisti, verrà studiato a fondo e risolto nel modo più completo. Ha, invece, stupito il fatto che non si sia tenuta presente la necessità di costruire un motociclo di cilindrata superiore ai 500 cmc. per l'uso del carrozzino, dato che per tale impiego, soprattutto dal punto di vista militare, volendosi adottare una macchina dal funzionamento sicuro ed economico, sarebbe necessario far ricorso a cilindrate più forti delle ammesse, allo scopo di non dover spingere i motori al di là dei limiti di sicurezza.

Il Decreto pone un limite anche alla portata dei motocarri, contenendola nei 10 quintali, oramai divenuti classici per la produzione delle marche più diffuse. Con questa limitazione s'è voluta fermare la corsa verso la elefantiasi del veicolo a tre ruote per trasporto merci, nella quale s'erano impegnate alcune case minori, a detrimento della durata e dell'economia d'uso d'un veicolo che ha tante benemerenze nel campo dei trasporti.

Tale limitazione entra in vigore il 16 marzo, cioè tre mesi dopo la pubblicazione della Legge, mentre per le limitazioni costruttive delle motociclette è concesso un anno di tempo, dal 16 dicembre u. s. *Dd.*

COMUNICAZIONI

Nuove tariffe postali fra l'Italia e la Germania.

A decorrere dal gennaio u. s., per quanto concerne le corrispondenze postali, sono state applicate, nei reciproci rapporti con la Germania, col Protettorato di Boemia e di Moravia e col Governo Generale dei territori polacchi occupati, le seguenti tariffe:

Lettere, fino a 20 grammi, L. 1; da oltre 20 gr. fino a 1000 gr., L. 0,60 per ogni 20 grammi successivi.

Cartoline postali semplici, L. 0,50.

Cartoline postali con risposta pagata, L. 1.

Per i giornali e i periodici pubblicati in Germania e in Italia, come pure per i libri, fascicoli, pubblicazioni musicali e carte geografiche, che, salvo lo scritto a stampa sulla copertina e sul primo foglio interno, non contengono alcun avviso od offerta, vanno applicate le tariffe internazionali, fino a che queste risultino inferiori alle tariffe delle lettere.

Pacchi spediti da militari italiani dislocati all'Estero.

È stato iniziato il servizio dei pacchi postali ordinari e senza assegno, diretti nel Regno, impostati da militari presso gli uffici di Posta Militare dislocati in territori di occupazione ed al «Fronte», eccettuata la Libia. Per detti pacchi resta stabilito: *a*) peso massimo kg. 10; *b*) dimensioni massime cm. 80 per lato; *c*) tariffa interna ed affrancatura, anziché con francobolli speciali per pacchi, con francobolli normali per corrispondenza applicati sugli involucri; *d*) bollettino di spedizione speciale, senza

valore, di color rosso, recante nel verso una descrizione particolareggiata del contenuto, sottoscritta dal mittente e vistata dal Comando del Reparto al quale il mittente stesso appartiene; *e*) dichiarazione doganale compilata su apposito modulo, firmata e vistata come sopra.

Gli invii, che debbono essere indirizzati esclusivamente a privati e non a ditte commerciali, sono considerati come pacchi interni ed usufruiscono della franchigia doganale, purché non contengano merci non ammesse, quali i generi di monopolio ed i generi sottoposti a divieto di importazione per ragioni di carattere diverso da quello economico. Essi vanno, inoltre, liberamente consegnati senza alcuna formalità o restrizione, ancorché contengano generi alimentari tesserati o generi comunque sottoposti a vincoli di vendita, quali oggetti di abbigliamento, calzature, biancheria, ecc.

Corrispondenza col Montenegro.

Oltre alle corrispondenze ordinarie sono ammesse a destinazione del Montenegro anche le corrispondenze raccomandate. È ammesso pure l'invio di quotidiani e di stampe periodiche in edizione per l'estero, purché l'importazione venga fatta direttamente dagli editori.

Francobolli celebrativi della fratellanza d'armi italo-tedesca.

Cessata la vendita col 31 dicembre u. s., la loro validità per l'affrancatura delle corrispondenze avrà termine col 31 marzo p. v.

Telegrammi con destinazione "Telegrafo militare".

L'indirizzo dei telegrammi da accettarsi con destinazione «Telegrafo militare» è stato sostituito dall'indicazione «Posta Militare», seguita o no, secondo i casi, dal numero distintivo, come è prescritto per le corrispondenze postali. Rimane tuttavia in vigore l'indicazione «Telegrafo militare», come provenienza, nei telegrammi che, secondo le norme vigenti, devono accettarsi con tale indicazione all'ufficio di origine.

Telegrammi per il territorio ex-polacco occupato dalla Germania.

Sono ammessi con le stesse tasse e le stesse norme di accettazione vigenti per i telegrammi diretti in Germania. Dei servizi speciali non sono, però, ammessi i seguenti: RPx, Expres, XP. I telegrammi devono portare in testa al preambolo l'indicazione «ex Polonia» come Stato di destinazione.

Ripristino di alcuni servizi con l'Alsazia-Lorena e col Lussemburgo.

Lussemburgo. È riammesso lo scambio delle lettere e delle scatolette con valore dichiarato.

Alsazia-Lorena. È ripristinato il servizio delle lettere e delle scatolette con valore dichiarato, nonché quello dei pacchi ordinari e con valore, alle stesse condizioni e con le stesse tasse previste per la Germania. È stato pure riattivato il servizio degli assegni, limitatamente però a quelli originari dai predetti Paesi.

Sospensioni e limitazioni di alcuni tipi di biglietti e facilitazioni di viaggio.

Come i nostri lettori hanno già appreso dai quotidiani, in seguito al notevole affollamento dei treni verificatosi in questi ultimi tempi e alla necessità, d'altra parte, di diminuire il numero di essi, le Ferrovie Italiane dello Stato sono state indotte ad adottare alcuni provvedimenti temporanei di carattere restrittivo. Dobbiamo aggiungere che provvedimenti analoghi, anzi in forma più rigorosa, vigono già da tempo presso altri paesi in guerra.

Riteniamo di qualche utilità riprodurre appresso i provvedimenti, completandoli con indicazioni e chiarimenti.

BANCA
COMMERCIALE
ITALIANA

CAPITALE L. 700.000.000 INT. VERS.

RISERVA LIRE 165.000.000

È stato sospeso il rilascio, tanto in servizio interno delle FF. SS., quanto in servizio cumulativo con altre ferrovie ed imprese di trasporto, dei seguenti tipi di biglietti e tessere:

Biglietti di andata-ritorno ordinari, biglietti ridotti del 50% per fiere e mercati, andata-ritorno speciali per concessioni particolari di carattere temporaneo e stagionale (quindi, i biglietti per gli sport invernali e, quando ricorre la relativa stagione, per le stazioni balneari, termali e climatiche).

Biglietti per viaggi circolari ad itinerario combinabile e ad itinerario fisso.

I biglietti sopraindicati, già distribuiti in data anteriore al 1° gennaio 1942 e in corso di utilizzazione, sono ritenuti utilizzabili per tutta la loro validità normale o prorogabili, se dalle norme ferroviarie è ammessa specificatamente la facoltà di proroga a pagamento.

Abbonamenti ordinari, di cui peraltro è rimasto consentito il rilascio soltanto per percorrenze non superiori a 100 km. per il pubblico ordinario e per qualunque percorrenza se si tratta di viaggiatori e rappresentanti di commercio non esercenti in proprio, i quali comprovino la loro qualità con un certificato emesso dal Consiglio Provinciale delle Corporazioni e debitamente legalizzato dalla R. Prefettura.

Abbonamenti speciali (intera rete, a zone e regionali).

I biglietti di abbonamento ordinari e speciali che siano stati rilasciati con decorrenza anteriore al 1° gennaio 1942 saranno usufruibili fino alla loro normale scadenza, ma, in ogni caso non oltre il 31 marzo 1942, tanto se si tratti di abbonamento a pronto pagamento quanto di abbonamenti a pagamento rateale. Per questi ultimi non si fa luogo al rinnovo dei periodi rateali scaduti dopo il 1° gennaio 1942. Per i periodi regolarmente pagati, la cui validità oltrepassi le ore 24 del 31 marzo 1942, gli interessati possono ottenere, facendone domanda scritta, il rimborso proporzionale relativo al periodo non più fruibile.

Biglietti di libera circolazione a pagamento, consentendosi la normale utilizzazione per quelli rilasciati prima del 1° gennaio 1942.

Tessere di autorizzazione per l'acquisto di biglietti a prezzo ridotto, consentendo che quelli rilasciati prima del 1° gennaio 1942 siano utilizzati fino alla loro normale scadenza, ma, in ogni caso, non oltre il 31 marzo 1942.

Per i periodi di validità della tessera, la cui scadenza vada oltre il 31 marzo 1942, si fa luogo al rimborso con le norme sopra indicate per i biglietti di abbonamento. I biglietti di corsa semplice acquistati in base alle tessere di autorizzazione sono ritenuti valevoli per tutta la normale loro validità.

Tessere per l'acquisto di biglietti a riduzione nei viaggi di famiglie in gruppo.

Biglietti chilometrici, consentendo che quelli rilasciati prima del 1° gennaio 1942 siano utilizzati fino alla loro normale scadenza, ma, in ogni caso, non oltre il 31 marzo 1942.

Per i biglietti chilometrici la cui scadenza vada oltre il 31 marzo 1942 è consentito, su domanda, il rimborso della quota di prezzo riferibile ai chilometri non utilizzati.

Biglietti turistici di libera circolazione.

Riduzione (50%) per i viaggi in comitiva degli allievi di istituti d'istruzione ed educazione regi, pareggiati, parificati e riconosciuti dallo Stato, previsti dalla concessione speciale XIII.

Rimangono senza alcuna modificazione gli attuali biglietti di abbonamento a riduzione e a percorso limitato per studenti e quelli per il personale civile e militare delle amministrazioni dello Stato e relative famiglie, nonché i cosiddetti «abbonnamenti per lavoratori», settimanali e festivi.

Sono poi stati adottati i seguenti provvedimenti limitativi:

Il numero dei viaggi a riduzione del 50%, da effettuare per conto privato dagli impiegati statali e relative famiglie (Concessione speciale C), ora ammesso in numero illimitato, è stato limitato annualmente a 4 viaggi di corsa semplice per ciascun membro della famiglia.

LUXARDO
Luxardo
MARASCHINO
DI ZARA

Imparate a disegnare

Molte persone che posseggono disposizioni per il **DISEGNO**, non sono in grado, spesse volte, di trar profitto da queste loro doti preziose. Tra le molte cause che vietano di seguire lo studio del disegno e di godere dei sicuri vantaggi che tale studio procura in moltissimi campi delle moderne attività, alcune appaiono particolarmente importanti, come ad esempio, il luogo di residenza privo di Scuole d'Arte e di artisti professionisti; l'impossibilità di seguire in ore diurne istituti artistici, gli impegni professionali e via dicendo. **IL METODO A. B. C.** ha risolto, in senso veramente nuovo e pratico, tutti questi problemi che assillano coloro i quali sono costretti ad abbandonare quello che è un loro ideale, una loro speranza, una loro possibilità. **IL METODO A.B.C.** è, pertanto, una guida efficace, un compagno fedele per quanti intendono imparare il disegno e valorizzare le proprie disposizioni artistiche, senza trascurare le quotidiane occupazioni, senza uscire di casa e senza impegni di orario. **I CORSI A. B. C. per CORRISPONDENZA** possono essere seguiti in qualsiasi luogo, da persone di qualsiasi età, ceto, professione o mestiere.

Saggio di un allievo.

RICHIEDERE L'ALBUM PROGRAMMA GRATUITO DEI CORSI A.B.C. DI DISEGNO ALLA CASA EDITRICE A.B.C.
Ufficio O.42 – TORINO – Via Ludovica n. 17-19

Il numero dei viaggi a riduzione del 50%, da effettuare in conto privato, dai ricevitori postali e telegrafici (Concessione speciale D) è stato ridotto alla metà, cioè a 4 viaggi di corsa semplice per i titolari e a 2 per ciascun membro della famiglia.

Il numero dei viaggi a riduzione del 50%, da effettuare in conto privato, dagli ufficiali in congedo ovvero da persone di loro famiglia (Concessione speciale F) è stato ridotto della metà, cioè a 6 viaggi all'anno.

Il numero dei viaggi, da effettuare per conto privato dai maestri elementari (Concessione speciale VIII), ora ammesso in numero illimitato, è stato ridotto a 4 viaggi annuali di corsa semplice, ferma rimanendo la concessione di un viaggio all'anno di corsa semplice o di andata-ritorno per i componenti della famiglia.

Il numero dei viaggi a riduzione del 50%, da effettuare per conto privato dalle famiglie dei militari in base al Regolamento per i trasporti militari, prima ammesso in numero illimitato, è stato limitato a 4 corse annuali di corsa semplice.

Nulla è stato modificato circa i viaggi a riduzione del 70% effettuabili per conto privato dai militari, che continuano pertanto ad essere ammessi in numero illimitato.

A proposito dei viaggi degli impiegati statali, dei ricevitori postali, dei maestri elementari e delle loro famiglie, nonché delle famiglie dei militari, dobbiamo aggiungere che non sono più riconosciuti utili gli *scontrini* dei libretti di viaggio e che pertanto gli interessati dovranno provvedersi di volta in volta delle apposite *richieste* dagli uffici da cui dipendono.

Per rispondere a prevedibili quesiti chiariamo che sono rimaste in vigore le facilitazioni per i pensionati statali (quattro viaggi di corsa semplice a riduzione del 50% usufruibili dal pensionato o da persona di famiglia) e per i viaggi di nozze.

Infine sono state limitate anche le concessioni gratuite di cui beneficiano il personale ferroviario ed altri personali e relative famiglie, riducendole da 3 a 2, ovvero da 2 ad 1 in confronto di quanto accordato per il passato.

Le restrizioni adottate sono facilmente comprensibili con le attuali contingenze. Analoghe restrizioni sono state adottate nella precedente guerra e, come già accennato, anche ora e in forma più rigida, presso altri Paesi.

VARIE

Il fronte o la fronte?

Nell'atmosfera di accesa italianità nella quale pròvvide prescrizioni del Governo Nazionale hanno recentemente disciplinato fin nei più minuti particolari tutto ciò che riguarda la foggia ed i colori e soprattutto l'uso di quel sacro simbolo che è la Bandiera d'Italia, e nella cornice del fondamentale concetto affermato da Vincenzo Gioberti («la lingua è la bandiera della patria»), a nessuno potrà sembrare una stonatura dedicar poche righe – proprio durante la guerra – alla questione, apparentemente piccola, che è espressa dalla domanda: il fronte o la fronte?

Non è il caso di ricordare che la parola italiana *fronte* – riferita all'individuo – è femminile. I Francesi, perfettamente coerenti a se stessi, indicano col nome maschile *le front* tanto la fronte del soldato quanto quella collettiva dei combattenti in azione. Non altrettanto coerente ci sembra chi in Italia – trascurando la dicitura sancita dai regolamenti militari, che ai riparti organici attribuiscono esplicitamente *una fronte* – usa invece disinvoltamente l'espressione il *fronte* quando si tratta di designare la linea immaginaria che separa i combattenti.

Si tratta di autentico francesismo, non comunque giustificato dalla speciosa ragione dell'ormai invalso uso. Al preteso «uso invalso» meglio assai si adegua l'espressione *contagio lasciato dilagare*. Acutamente è stato al riguardo osservato che registrare passivamente *a posteriori* – sia pure con il viatico dei noti versi oraziani affermanti la sovranità indiscutibile della consuetudine – qualunque innovazione linguistica capricciosa, equivale a dar vita ad un *dizionario della rassegnazione*, invece che al giusto vocabolario della ferma illuminata volontà...

Qualcuno ha parlato di intenzionale... virilizzazione del concetto attraverso l'adozione del maschile. I soldati nostri hanno già luminosamente provato coi fatti di saper dare alla fronte collettiva propria un'impronta vigorosamente maschia, senza bisogno di fittizie virilizzazioni linguistiche!

I comunicati tedeschi contengono la bellica dicitura femminile *die Front*. È per lo meno strano che noi, nel volgere in italiano quei comunicati, traduciamo *die Front* non secondo lo spirito italiano, ma secondo lo spirito della lingua... francese.

Ed è del pari strano che noi per tal modo diamo vita ad una fronte bellica grammaticalmente... ermafrodita: la gagliarda fronte italo-tedesca!

Luigi Cadorna, intitolando «La guerra alla fronte italiana» la propria ricostruzione narrativa, seguiva da buon italiano il classico esempio di Niccolò Machiavelli, di Raimondo Montecuccoli, di Gabriele D'Annunzio; esempio seguito italianamente anche da chiari scrittori militari, quali Enrico Barone, Domenico Guerrini ed altri.

Ma v'ha di più: tutte le singole dispense del *Giornale Militare Ufficiale* si chiudono con una dicitura che testualmente termina con queste parole: «...comandante delle truppe operanti *su tutte le fronti*».

Occorre altro per dimostrare l'inopportunità di abbandonare una italianissima espressione che è tradizionale, logica e addirittura sacra?

Rodolfo Bianchi D'Espinosa

L'Almanacco navale 1942-XX.

Con l'edizione del 1942-XX, l'*Almanacco Navale* raggiunge il suo sesto anno.

Malgrado le gravi difficoltà dovute ad esigenze belliche, si è potuto ugualmente aggiornare la situazione del naviglio in servizio, in costruzione ed in programma presso le varie Marine del Mondo, mettendo a profitto tutte le più recenti e attendibili notizie, accuratamente vagliate e selezionate.

Edita a cura dell'Ufficio Collegamento Stampa del Ministero della Marina, questa pubblicazione, che si è così autorevolmente affermata in Italia e all'estero, ha finalmente liberato tecnici e studiosi di questioni marinare dall'uso di costose pubblicazioni straniere.

Anche quest'anno l'*Almanacco Navale* appare in sontuosa veste tipografica (Editori Alfieri e Lacroix di Milano) e in carta patinata, rilegato in tela e reso più attraente da centinaia di fotografie (molte delle quali inedite), di profili, disegni e piani di navi.

La situazione delle principali flotte, dopo gli avvenimenti dell'anno decorso, è attentamente esaminata in una premessa del Contrammiraglio Ubaldo degli Uberti. Segue un capitolo del Contrammiraglio giapponese Katuo Abe, sullo «Spirito tradizionale della Marina del Nippon», e l'Ammiraglio di Divisione Giuseppe Fioravanzo illustra le «Relatività spaziali nel conflitto attuale».

Tavole cromolitografiche riproducono le bandiere, le insegne, i distintivi di grado di ogni Marina da guerra, nonché i colori armatoriali delle principali Società di Navigazione italiane ed estere.

Anche la parte relativa alle navi da trasporto è stata accuratamente aggiornata ed è commentata dal Ten. Col. Fortini.

Chiude la bella pubblicazione un completo elenco delle imbarcazioni da diporto italiane, a vela e a motore, preceduto da tavole a colori con i distintivi dei vari circoli nautici nazionali.

Il volume è posto in vendita a L. 90; ma per gli Ufficiali delle Forze Armate, per gli iscritti all'UNUCI, alla GIL, per i soci della Lega Navale, della Consociazione Turistica Italiana, della Federazione Velica e Motonautica e per gli impiegati dei vari Dicasteri è concesso al prezzo di L. 50 (più L. 5 per spese postali).

Le richieste dovranno essere dirette all'Ufficio Collegamento Stampa del Ministero della Marina, Roma, e l'importo essere inviato a mezzo di assegno bancario girato impersonalmente al «Cassiere del Ministero della Marina».

La situazione petrolifera tedesca.

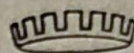
Quale problema chiave della condotta di guerra tedesca, vien riesaminata di continuo la situazione petrolifera germanica. Certo, guardando solo ai dati statistici della produzione internazionale, la situazione della Germania appare poco favorevole. Secondo questi dati, soltanto il petrolio romeno, ora a disposizione della Germania, rappresenta nel quadro internazionale un fattore degno di considerazione. Nel 1938 la produzione romena, con 6,6 milioni di tonnellate, teneva il sesto posto nella produzione mondiale: quantità ragguardevole, se si pensa che nel 1937 la Germania importò 732 mila tonnellate di petrolio non raffinato e 1,058.000 tonn. di benzina. Interessante è anche un confronto con gli ultimi due anni della Grande Guerra. Allora le Potenze Centrali consumarono 2.200.000 tonn. annue di petrolio, mentre le Potenze Occidentali ne consumarono 9 milioni di tonn., delle quali 6 milioni la sola Inghilterra. Malgrado le aumentate esigenze dell'attuale guerra, la produzione romena, che oggi - grazie al Patto con la Romania - è completamente a disposizione della Germania, è un fattore considerevole.

Del resto, il petrolio romeno non è affatto l'unica risorsa della Germania. Non bisogna dimenticare che, già prima della guerra, la direzione dell'economia nazionalsocialista era riuscita ad aumentare la produzione petrolifera dell'antico territorio del Reich a circa 600 mila tonn. annue. A questo si aggiungano i pozzi petroliferi della Marca Orientale, i pozzi galiziani di Jaslo, e gli altri due pozzi della ex-Polonia, Drohobycz e Stanislao. Alla Francia la Germania ha ripreso la zona petrolifera alsaziana di Pechelsbronn; in Estonia il Reich dispone dei giacimenti di schisto bituminoso, che, dopo quelli scozzesi, sono i più grandi del mondo. Inoltre, in Ungheria e in Croazia sono stati fatti ultimamente nuovi sondaggi molto promettenti, e nell'ultimo anno in nuove zone della Romania, prima sistematicamente trascurate. Si può, dunque, contare su un generale e sensibile aumento della produzione tedesca ed europea di petrolio naturale.

A ciò si aggiunge la produzione sintetica di carburanti ricavati dal carbone. Fin dal 1935, la prima fabbrica di benzina sintetica, la «Leuna», produsse mille tonn. di benzina al giorno, cifra che dimostra l'importanza assunta dalla produzione di carburanti sintetici. Solo dopo la guerra si potranno pubblicare le cifre raggiunte da questa produzione; ma basta ignorare questo fattore per rendere illusori tutti i calcoli degli esperti stranieri. Infine, bisogna accennare al fatto che più volte gli avversari hanno contribuito ad approvvigionare la Germania di carburanti: in Francia, ad es., se ne trovarono grandi depositi: ma anche i Serbi e persino i Russi hanno dovuto lasciare quantità ragguardevoli di carburanti alla Germania.

Al contrario, col perdurare della guerra, in Inghilterra l'approvvigionamento di carburante è diventato sempre più difficile. Per quanto finanziariamente l'Inghilterra dominasse circa il 20% della produzione mondiale, nei territori dell'impero essa ne possedeva solo il 2%, e sulle isole britanniche si trova soltanto lo schisto bituminoso scozzese e le fabbriche sintetiche di Birmingham, con una capacità annua di circa 200 mila tonn. L'Inghilterra - che dopo gli Stati Uniti d'America è il maggior consumatore di petrolio - deve trasportarne ogni tonnellata per mare. Già allo scoppio della guerra era noto che le sue 435 navi-cisterna, di una capacità complessiva di 2,02 milioni di tonn., non sarebbero bastate al suo approvvigionamento. Nel frattempo, una buona parte di queste navi cisterna è stata distrutta. La via del Mediterraneo, la più breve per il trasporto del petrolio iracheno, è praticamente chiusa. Oggi le isole britanniche non hanno altre risorse che il petrolio mandato dall'America. L'approvvigionamento inglese è, quindi, esposto a tutti i pericoli della battaglia dell'Atlantico e della guerra nel Pacifico!

Le foreste della Slovacchia.

Sebbene la Slovacchia abbia perduto, dopo l'arbitrato di Vienna, oltre 11.000 kmq. delle sue più fertili pianure, prevalentemente coltivate a cereali, è ancora uno Stato autarchico nel campo della produzione agricola. Altra ricchezza nazionale della Slovacchia sono le foreste, a cui il Governo rivolge la maggior cura, esigendo che non venga diminuita la superficie da esse ricoperta.

Le foreste della Slovacchia si estendono su di una superficie di 1.458.000 ettari, e sono formate per il 53% di piante a fronda e per il 47% di conifere. La superficie coperta dalle foreste è pari al 30% dell'area totale della Slovacchia, che in fatto di foreste ha il terzo posto fra tutti gli Stati europei.

La produzione annua di legname delle foreste slovacche è la seguente:

Conifere	mc. 3.100.000
Latifoglie	» 1.900.000
Totale . . .	mc. 5.000.000

Nelle segherie della Repubblica si lavorano annualmente 2.000.000 di mc. di legno di conifere e 244.000 mc. di legno di latifoglie: 1.100.000 mc. di legno di conifere e una cospicua quantità di legno di latifoglie vengono utilizzati per altri scopi (cellulosa, carta, ecc.).

Gli stabilimenti per la lavorazione del legno della Slovacchia esportano all'estero circa il 50-75% della loro produzione annuale.

In Slovacchia vi sono 5 fabbriche di cellulosa e 2 cartiere, che producono 17.000 vagoni di cellulosa, 2000 vagoni di pasta di legno e 6500 vagoni di carta. Le cartiere slovacche consumano soltanto il 25% della produzione totale della cellulosa, e il resto (circa 13.000 vagoni) viene esportato all'estero.

La carta slovacca trova ora ampio sfogo sui mercati del Protettorato di Boemia e Moravia, in Italia e in altri Stati. In questi ultimi tempi è aumentata in Italia la richiesta del cartone slovacco, prodotto soprattutto a Slovosice.

Le esportazioni di biciclette italiane in Bulgaria in aumento.

L'industria italiana delle biciclette ha trovato un ottimo mercato nei Balcani e soprattutto in Bulgaria. L'Inghilterra, che in questo settore aveva il secondo posto dopo la Germania, è stata superata dall'Italia e, dopo la dichiarazione di guerra, completamente sostituita.

I dati della Direzione Generale della Statistica bulgara dimostrano quale incremento abbia avuto l'importazione di biciclette italiane in Bulgaria: 1937, 2 biciclette; 1938, 484 biciclette; 1939, 1.577 biciclette. Lo stesso è avvenuto per le importazioni delle parti di ricambio, che da un kg. nel 1937 sono passate a 1.251 kg. nel 1939. L'Italia, nel 1939, ha dunque raggiunto il secondo posto dopo la Germania, battendo l'Inghilterra, che ha esportato solo 127 biciclette. Ecco, dunque, aprirsi la possibilità di nuovi traffici attivi per l'Italia nella Penisola Balcanica.

Lo sviluppo delle risorse carbonifere albanesi.

È previsto in Albania un provvedimento diretto a dare una organica sistemazione ai lavori finora eseguiti ed a quelli che si eseguiranno nel Paese per lo sfruttamento delle risorse carbonifere.

Una particolare attenzione è stata rivolta al bacino terziario che da Arraba va fino al Capo Rodoni. In questa zona l'A. Ca. I. ha rilevato un'azienda mineraria felicemente ubicata nei pressi di Tirana, suscettibile di sviluppo, e infatti sono già sorti diversi cantieri di produzione. All'estremità meridionale del bacino, nella zona del Kraba, sono in corso sondaggi intesi a controllare gli strati coltivati da privati e scavi intesi ad aprire nuove lavorazioni minerarie. Nell'alto Scumbi (Radokal) sono state intestate gallerie di esplorazione, allo scopo di determinare la presunta estensione del giacimento ed utilizzare eventualmente quel combustibile in una importante centrale termo-elettrica da costruirsi. È, inoltre, in corso un sondaggio inteso a riconoscere la consistenza, estensione e pendenza degli strati.

Inoltre, in due punti della zona del Corcia sono stati intrapresi scavi produttivi e sondaggi per esplorare particolarmente gli strati affioranti e riconoscere la eventuale prosecuzione del bacino di Drenova. Altri lavori saranno iniziati in località Mermelei, dove le prospezioni eseguite dall'Azienda hanno rilevato indizi molto promettenti.

La produzione del mercurio in Slovacchia.

Il Governo slovacco ha assunto la gestione delle miniere di mercurio di Vranov, situate nella parte orientale dello Stato e appartenute fino al 1935 alla Società francese « Le Cinabre ». A partire dal 1935 questa aveva interrotto la produzione.

Lo Stato slovacco ha intenzione di riprendere la produzione a partire dalla primavera del 1942.

L'agricoltura in Croazia.

La superficie coltivabile della Croazia, stando alle cifre recentemente pubblicate dal Bollettino dell'Istituto Economico croato, è di 5.678.636 ettari, di cui quella arabile rappresenta il 51,9%, con una estensione di circa 3.000.000 di ettari. I terreni a pascolo si estendono su 1.580.000 ettari, occupando il 27,8%. Seguono i prati con 900.000 ettari, pari al 15,7%; i frutteti con 93.000 pari all'1,6%; le vigne con 73.000, pari all'1,3%; i giardini con 70.000, pari al 12%, ed infine le paludi con 23.000, pari allo 0,4%. Nei terreni arabili si coltiva il granoturco su 1100 mila ettari, il grano su 661.000, l'orzo su 192.000 e più scarsamente gli altri cereali, come l'avena e la segale. La produzione media dei cereali da panificazione è stata, nei tre anni scorsi, di 17.000 q.li per il granoturco; 7.500.000 quintali per il grano, e 1.700.000 q. per l'orzo; nonché 1.300.000 q. per gli altri cereali.

Ingenti quantità di combustibili risparmiati nella navigazione interna.

La navigazione interna ha in Italia un'importanza maggiore di quanto comunemente si crede.

Secondo le statistiche ufficiali più recenti – che si riferiscono al 1939 – le merci trasportate sulle nostre acque interne ascendono, in cifra tonda, a 5.678.000 tonnellate, delle quali 4.353.000 sulle idrovie della Valle Padana, escluso il traffico sui laghi.

Più della metà delle merci trasportate è costituita da materiali da costruzione e terre diverse: quasi 516.000 tonnellate sono prodotti animali ed agricoli, esclusi i cereali, che oltrepassano essi soli le 327.000 tonn.

Vengono, quindi, i carboni con oltre 470.000 tonn.; i concimi con più di 222.000; i legnami con quasi 208.000; i prodotti petroliferi con poco meno di 100.000, ed i minerali con quasi 22.000.

Il rimanente consiste in ferro ed acciaio lavorato e in altri metalli grezzi semilavorati.

I combustibili e, quindi, le somme risparmiate trasportando tutte queste merci per idrovia, anziché per ferrovia e per autocarro, sono molto considerevoli.

La saggina nella fabbricazione della birra.

Secondo recenti notizie, la saggina da zucchero, usata in debite proporzioni, è stata riconosciuta atta a sostituire, almeno in parte, l'orzo nella birra. Dopo i felici risultati ottenuti dall'industria tedesca, l'uso di questo cereale minore è stato introdotto nella produzione della birra in Ungheria, Svizzera e Svezia.

FILATELISTI! ABBONATEVI A "LA RIVISTA FILATETICA D'ITALIA"
il più diffuso, il più autorevole, il più utile periodico del genere. VERAMENTE INDISPENSABILE AL COLLEZIONISTA. L'abbonamento annuo costa L. 15.– (SAGGIO GRATIS). - Casella Postale 429 - GENOVA - Via XX Settembre N. 29

Gli allevamenti ovini in Italia.

Di fronte a 4.196.266 aziende agricole esistenti in Italia, fu rilevata l'esistenza, in occasione dell'ultimo censimento, di 10.268.119 ovini appartenenti a 568.325 allevamenti. Risulta, pertanto, che su 100 aziende, soltanto 13,5 curerebbero l'allevamento di ovini. Analizzando i dati del censimento, la proporzione massima di aziende con allevamenti ovini si riscontra nell'Italia centrale, col 21,4%. Nell'Italia meridionale questa proporzione raggiunge il 18,1%, mentre nell'Italia settentrionale e insulare si riscontra la percentuale più bassa, che è, in entrambi i casi, del 9,4%. Per le singole regioni, la proporzione delle aziende con allevamenti ovini varia da un massimo del 42% negli Abruzzi e Molise, ad un minimo del 5,5% in Sicilia.

Le piccole greggi al disotto di 50 pecore prevalgono nell'Italia settentrionale, rappresentano quasi la metà nell'Italia centrale e meridionale e costituiscono la parte di gran lunga minore nell'Italia insulare. Gli allevamenti, invece, di oltre 1000 capi raggiungono il 30,1% del totale nel Lazio e il 14,4% nelle Puglie; mentre allevamenti con più di 5000 capi si registrano sòlo nel Lazio e in Toscana.

Dall'esame di questi dati può dedursi che la generalizzazione dell'allevamento della pecora anche su piccola scala nelle zone appoderate, potrebbe dare un validissimo contributo all'incremento del patrimonio ovino italiano.

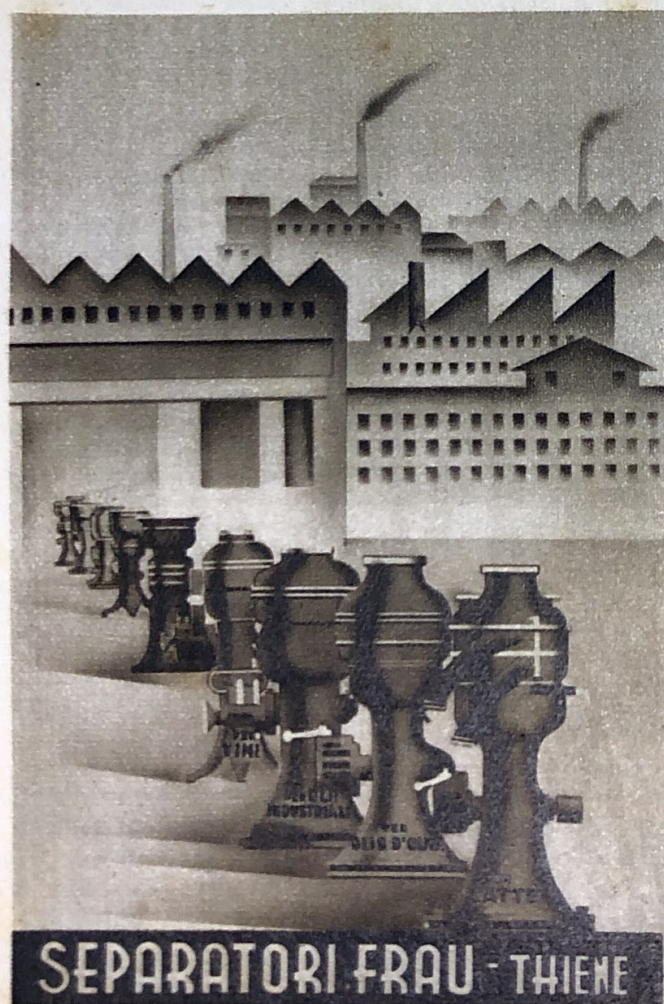
I capitali italiani nelle industrie tessili romene.

L'apporto del capitale italiano allo sviluppo dell'industria tessile romena è considerevole. Da poco più di 50 mila Lei-oro nel 1916, gli investimenti di capitale italiano in questo settore sono attualmente saliti a circa 550 milioni. Le più importanti imprese tessili alle quali partecipa capitale italiano sono la « Banatin A. C. » (capitale sociale 20 milioni di Lei), con stabilimento a Temisoara, per la lavorazione della canapa e del lino; la « Dacia A. C. », filatura di cotone con un capitale di 50 milioni di Lei; la « Filatura Romaneasca de Rumbac A. G. », filatura di cotone con un capitale di 170 milioni di Lei e che dispone di 45 mila fusi.

Data da tempo la considerazione dell'industria tessile romena per le fibre tessili artificiali. Tuttavia la guerra, in seguito alle ridotte possibilità di importazione di cotone e di lana, ha aumentato il fabbisogno di fibre artificiali. Già prima dell'attuale fase del conflitto le maggiori fabbriche tessili del Paese avevano perciò cominciato ad adattare gli impianti a queste nuove lavorazioni. Lo sviluppo è stato rapido.

Al presente, l'industria tessile romena dispone mensilmente (compresa la produzione interna) di 140.000-150.000 chili di fiocco, mentre l'industria delle maglierie e calzetterie, che lavora raion, può disporre mensilmente di circa 500.000-600.000 chili di raion di produzione nazionale. La importazione di queste fibre, per integrare la produzione nazionale romena, viene principalmente dalla Germania e dall'Italia.

Aumento del materiale rotabile delle Ferrovie dello Stato.

Un notevole aumento ha registrato in questi ultimi anni il materiale rotabile delle Ferrovie dello Stato. Secondo gli ultimi dati resi noti, le locomotive e le automotrici, che alla fine dell'esercizio 1937-38 ammontavano a 6214, sono passate infatti a 6430 nell'esercizio successivo ed a 6584 nel 1939-1940. Di queste, mentre risulta diminuito il numero delle locomotive a vapore, è aumentato da 1353 (esercizio 1937-38) a 1624 (esercizio 1939-40), quello delle automotrici elettriche. Anche il numero delle carrozze per i viaggiatori e per la posta, comprese le carrozze per i vari servizi speciali dell'Amministrazione ferroviaria, risulta in notevole aumento: da 7545 in complesso, alla fine dell'esercizio 1937-38, il loro numero è passato a 8007 nell'esercizio successivo e a 8591 nell'esercizio

1939-40. Con l'aumento delle carrozze, il numero dei posti per viaggiatori è rispettivamente salito, in ciascuno dei suddetti esercizî, da 507.322 (341.304 di III classe, 109.741 di II, 25.029 di I, 31.448 classe unica), a 570.643 (390.489 di III classe, 113.992 di II, 28.282 di I, 37.880 di classe unica) ed a 600.132 (417.304 di III classe, 115.774 di II, 28.792 di I, 38.262 di classe unica). Il numero dei bagagliai e carri, compresi i carri refrigeranti ed isotermici, è analogamente salito in complesso da 130.338 unità alla fine dell'esercizio 1937-38 a 132.770 nell'esercizio successivo ed a 134.489 nell'esercizio 1939-40. Di conseguenza, la portata complessiva dei carri (esclusi i bagagliai) per le sole linee a scartamento normale è salita rispettivamente da 2 milioni 359.000 tonnellate a 2 milioni 402.000 ed a 2.436.000.

Per l'incremento industriale del Mezzogiorno.

Le competenti commissioni legislative della Camera e del Senato hanno recentemente approvato il testo del disegno di legge presentato dal Duce per il decentramento degli stabilimenti industriali in connessione coi nuovi impianti idroelettrici dell'Italia centrale, meridionale e insulare.

La legge è così motivata: *a*) autorizzazione, nelle zone dell'Italia centro-meridionale e insulare, dell'impianto di stabilimenti industriali in località che saranno scelte previo parere della Commissione suprema di difesa quanto alle industrie belliche, e del Comitato interministeriale per l'autarchia negli altri casi; *b*) concessione, alle nuove industrie, di un trattamento di preferenza per l'utilizzazione dell'energia prodotta negli impianti idroelettrici in corso di costruzione o che saranno in seguito autorizzati; *c*) determinazione di un prezzo equo per l'energia fornita, che sarà determinato d'accordo tra le parti o, in mancanza, con l'intervento degli organi statali competenti; *d*) dichiarazione di pubblica utilità delle opere occorrenti per l'impianto e l'esercizio dei detti stabilimenti e delle costruzioni annesse; *e*) autorizzazione al Ministero dei Lavori Pubblici e al Ministero delle Comunicazioni di eseguire, nella rispettiva competenza, le opere pubbliche e le opere ferroviarie che interessano i nuovi stabilimenti; *f*) conferimento al Ministero delle Comunicazioni della facoltà di adottare tariffe ferroviarie di favore per il trasporto di materiali e materie prime necessari all'impianto e all'esercizio degli stabilimenti stessi; *g*) concessione alle nuove industrie, per la durata di un decennio dalla loro attivazione, dell'esenzione dall'imposta di ricchezza mobile sui redditi industriali.

Usufruiranno delle suddette agevolazioni gli stabilimenti industriali dell'Italia centro-meridionale e insulare che, debitamente autorizzati, inizieranno la propria attività entro il 31 dicembre 1946-XXV.

La crisi del tabacco in Europa.

In molti Paesi d'Europa si sta verificando una certa crisi nel rifornimento dei tabacchi. La guerra ha interrotto soprattutto qualsiasi importazione di tabacco da sigari, proveniente, di solito, d'oltreoceano. Resta così una lacuna di circa 120 mila tonnellate all'anno. Finora i fumatori di sigari potevano averne, poiché le relative fabbriche erano provviste di notevoli scorte e specialmente il mercato olandese era oltremodo ben provvisto. Con l'inevitabile crescente penuria di tabacco da sigari aumenterà ulteriormente il numero dei fumatori di sigarette. Si tratta ora di vedere se la produzione europea di tabacco basterà a soddisfare l'aumentato consumo del tempo di guerra. I principali Paesi produttori di tabacco da sigarette sono la Bulgaria, la Grecia e la Turchia. La loro attuale capacità di produzione si aggira intorno alle 130 mila o 140 mila tonn. all'anno e basta appena per il normale consumo europeo. A questi quantitativi bisogna aggiungerne, però, altri anche se per qualità non possono certo competere col tabacco orientale e cioè 42 mila tonn. di tabacco italiano, circa 60 mila di tabacco tedesco (compresi i territori occupati), 38 mila tonn. di tabacco francese e circa 40 mila tonn. di tabacco per sigarette prodotto nei Paesi del Sud-est europeo. Il totale è pari a 310 mila tonn. annue, corrispondenti su per giù all'attuale aumentato consumo. In diverse Nazioni si cerca di incrementare in tutti i modi la tabacchicoltura. Così, ad esempio, in Romania questa coltura per il 1942 verrà aumentata ad oltre 26 mila ettari di terreno, cioè di circa il cento per cento nei confronti del 1937. Particolarmente importanti gli esperimenti italiani per la coltivazione di tabacchi da sigarette tipo americano.

Le temperature invernali sul fronte orientale.

Il clima della Russia subisce la lontananza dall'Oceano Atlantico e quindi dalla famosa Corrente del Golfo, la quale ha la funzione di un calorifero per quasi tutta l'Europa settentrionale ed occidentale. Perciò la Russia ha un clima prettamente continentale, con brevi estati calde e lunghi inverni rigidi. Tuttavia, anche sul fronte orientale, il clima non è uniforme. Bisogna tener presente l'enorme estensione del detto fronte, dal Mar Bianco al Mar Nero. Mentre sulle rive del Mar Bianco si ha un clima quasi polare, quelle del Mar Nero si trovano in zona temperata, anche se per clima non corrispondono a Napoli, che si trova sulla stessa latitudine.

In generale, sul Mar Bianco il termometro scende sotto a zero per un periodo ininterrotto di 180 giorni all'anno, che a Mosca si riduce a 150 giorni, a Leningrado, Orel e Stalingrado a 120, mentre a Odessa e in Crimea non oltrepassa i 60 giorni. Così la neve raggiunge negli Urali uno spessore di 90 cm., nei territori a Nord-est del Volga di 50 cm., sulla linea Charkow-Crimea di 20 cm. e sulla Odessa-Rostov di 10 cm. Ad Arcangelo la neve non si scioglie per 180 giorni dell'anno, a Gorki per 160, a Mosca per 150, a Kiev per 90, a Rostov per 60 e a Odessa per 40 giorni.

I 40 o 50 gradi sotto zero si registrano di solito esclusivamente in alcune regioni della Siberia: raramente si giunge a 20° o 30° sotto zero nella Russia Europea, e questa estrema temperatura non è mai costante. Inoltre, il freddo in Russia è molto asciutto e – potendosi prendere le opportune precauzioni – non arreca gran danno alla salute.

Prolungamento della ferrovia Durazzo-Elbasan.

Notevole importanza per la valorizzazione economica e turistica della nuova Albania, presenta il costruendo tronco ferroviario Durazzo-Elbasan, che consentirà di agevolare non solo gli scambi dell'Albania con l'Italia, ma anche quelli della Penisola balcanica, con evidente beneficio di tutti i Paesi interessati. Il percorso del tronco ferroviario, a scartamento normale, misurerà complessivamente 83 km., con 6 gallerie, per una lunghezza totale di 2200 metri. A quest'opera lavorano attualmente 1200 operai, e la spesa, escluso l'armamento, è prevista in 330 milioni. È inoltre allo studio un progetto di massima per il prolungamento della ferrovia verso Struga e Dibra, per collegarla poi a Skoplje, alla grande linea ferroviaria Nish-Salonicco.

FOSFOIODARSIN "SIMONI"
è il ricostituente razionale per gli elementi che lo compongono e per la rapida assimilabilità.
Attestati medici lo confermano
Se il vostro farmacista è sprovvisto, richiedetelo a
Lab. FOSFOIODARSIN - PADOVA
La firma nell'esterno di "Simoni" è garanzia
D. P. Padova 2083-1

Nuovi tronchi stradali.

Sotto la presidenza del Ministro dei Lavori Pubblici, si è riunito il Consiglio d'amministrazione dell'Azienda Autonoma Statale della Strada per esaminare e approvare il bilancio di previsione dell'esercizio finanziario 1942-43, il consuntivo dell'esercizio finanziario 1940-41, oltre a numerosi progetti per il miglioramento della rete delle strade statali e per la costruzione di importanti nuovi tronchi. Fra questi ultimi sono compresi quello della strada Nurra, fra Sassari e Rio Mannu, e quelli di completamento della litoranea ionica, che hanno particolare importanza.

Riscaldamento elettrico degli scambi.

Uno dei maggiori inconvenienti dell'inverno nel campo delle comunicazioni ferroviarie consiste nei disturbi nel funzionamento degli scambi, per effetto della neve o del ghiaccio che, accumulandosi fra gli interstizi, impedisce il movimento delle rotaie mobili, che non ubbidiscono più al comando elettrico. A questo grave inconveniente si è posto immediato rimedio in Germania, mediante un dispositivo di riscaldamento elettrico degli scambi. Le ferrovie del Reich lo hanno già adottato e senza dubbio esso si diffonderà presto in tutto il mondo.

I sommergibili "tascabili" giapponesi.

Il Ministero della Marina americano ha fatto conoscere i particolari sui famosi sommergibili «tascabili» giapponesi, che tanta parte hanno avuto nelle recenti operazioni contro la base delle Hawaii e contro le corazzate inglesi dinanzi a Singapore. Questi sommergibili sono lunghi circa 14 metri e suddivisi in cinque compartimenti, di cui due occupati dagli accumulatori. Il loro raggio d'azione è di circa 200 miglia marine e il loro armamento consiste in due siluri di 18 pollici l'uno. Un'apposita nave «portasommergibili» trasporta i piccoli sottomarini fin nelle vicinanze dell'obiettivo, dove vengono calati in acqua. L'equipaggio è composto di due soli uomini, cioè di un ufficiale e di un marinaio, votati alla morte. Infatti, i sommergibili tascabili fungono essi stessi da siluri e vanno ad abbordare l'unità nemica. Nell'urto, scoppiano non solo i due siluri, ma anche i 150 chili di esplosivo che si trovano a bordo, facendo saltare in aria la più poderosa corazzata. Naturalmente anche il sommergibile assalitore condivide la stessa sorte e i due eroici membri dell'equipaggio sacrificano la loro vita, che vien pagata a caro prezzo dal nemico.

I lavoratori stranieri in Germania.

Il numero dei lavoratori stranieri attualmente occupati in Germania ascende a 2.139.553. Il 72 per cento di questa cifra è costituito da lavoratori di sesso maschile (1.667.349). Fra le nazioni straniere che hanno offerto la detta mano d'opera è prima l'ex-Polonia con 1.007.561 lavoratori; segue l'Italia con 271.667. Dal Protettorato di Boemia e Moravia son venuti 140.052 operai, dal Belgio 121.501, dall'ex-Jugoslavia 108.791, dall'Olanda 92.995, dalla Slovacchia 80.037, dalla Francia 48.567, dall'Ungheria 34.990, dalla Danimarca 28.895 e dalla Bulgaria 14.578. Altri 189.919 lavoratori provengono dalla Norvegia e dalla Spagna.

L'economia elettrica mondiale.

Nel 1939 furono prodotti in tutto il mondo (esclusa la Germania) 520 miliardi di chilowatt-ore di corrente elettrica. Di questa cifra il 34,6% si riferisce agli Stati Uniti, il 9,2 all'U.R.S.S., il 7,5 al Canadà, il 3,9 alla Francia e il 3,4 all'Italia. Distribuendo l'energia elettrica prodotta secondo la popolazione dei singoli Paesi, si hanno 3400 chilowatt-ore a testa in Norvegia, 1700 in Svizzera, 1440 in Svezia, 1240 negli Stati Uniti, ecc. Il 56 per cento dell'intera energia elettrica è prodotto col carbone, il 39 per cento con la forza idrica, il 3 per cento col petrolio e il 2 per cento col gas. Il consumo totale di carbone per l'energia elettrica ascende a circa 250 milioni di tonnellate all'anno, pari al 21 per cento dell'intera produzione mondiale.

Una lieta maturità

Ricciardi

I piaceri migliori della vita, come la lettura, il teatro, il cinema, l'ammirazione di un quadro, sono consentiti anche nell'età avanzata a chi abbia avuto l'accortezza di preservare la propria vista.

Prima che sia troppo tardi, salvaguardate i vostri occhi. Usate il Collirio "Alfa" bagno oculare, antisettico, decongestivo, astringente.

Per igiene: *un bagno oculare ogni mattina.*
Per ristoro: *quando sentite gli occhi stanchi.*
Per cura: (nelle congiuntiviti, blefariti, ecc.): *2 o 3 bagni oculari durante la giornata.*

Aut. Pref. Milano N. 8891 del 4-3-1941.XIX

Il vento fonte di energia.

A cura di uno speciale comitato, in cui sono rappresentati tutti gli enti scientifici, tecnici ed economici interessati, sono stati iniziati in Germania studi per la utilizzazione dell'energia sviluppata dal vento. A questo fine è stato disposto l'impianto di una rete di osservatori che dovrà dare un quadro esatto del comportamento del vento su tutto il territorio del Reich. In base ai risultati di tale osservazione, verranno costruite, in luoghi adatti, centrali elettriche a vento, le quali, col loro esercizio sperimentale, dovranno risolvere il problema se, in futuro, l'economia e la tecnica possano disporre di una nuova fonte di energia.

Le automobili a gassogeno in aumento nel Belgio.

Nel Belgio si trovano in circolazione più di 6200 automobili azionate a gassogeno. In media, circa 1378 macchine al mese vengono trasformate per l'uso di carburanti autarchici.

Le esportazioni romene di cereali.

Durante i primi tre trimestri dell'anno scorso le esportazioni romene di cereali hanno raggiunto l'ammontare complessivo di 249.959 tonnellate, di cui 181.214 furono spedite in Germania, 25 mila in Svezia, 22 mila in Svizzera ed il resto in Italia, in Danimarca, in Slovacchia e nel Protettorato di Boemia e Moravia.

Aumento della popolazione in Francia.

Si registra in Francia un leggero aumento della popolazione. Da un censimento effettuato il 1° aprile 1940 è risultato che, senza i prigionieri di guerra, la popolazione francese ammontava a 39.302.511 abitanti. L'8 marzo 1941, invece, oltrepassava i 39.991.429.

FRA I LIBRI

ALDO SESTINI – *La Ciamuria*. Pag. 20, con illustraz. Estratto dal Bollettino della R. Soc. Geogr. Ital., Roma ottobre-novembre 1941- I. – *Le pianure costiere dell'Albania*. Pag. 20 con illustraz. Estratto dal Bollettino della R. Soc. Geogr. Ital., Roma settembre-ottobre 1940- VIII. – *I Laghi dell'Albania*. Pag. 15. Estratto dalla « Rivista Geografica Italiana ». Tip. Mariano Ricci, Firenze 1941- XIX.

GINO SOTTOCHIESA – *Canto antibolscevico*. Pag. 12 con illustraz. Ediz. de « L'Illustrazione Romana », Roma 1941-XIX. Fuori commercio.

ALFREDO FABIETTI – *Le Crociate*. Pag. 237 con tav. f. t. Ed. Vallardi, Milano 1941-XIX. L. 12.

P. GREGORIO GIOVANARDI O. F. M. – *Un Eroe della carità in Parma: P. Lino Maupas dei Frati Minori* (1866-1924). Estratto dalla Rivista « Aurea Parma » fasc. III, 1941-XIX. Si vende a scopo pio. L. 0,50. Rivolgersi all'A. in Fiorenzuola d'Arda (Piacenza).

ADOLFO MORINI – *Le relazioni di Cascia col Papato nella seconda metà del secolo decimoterzo. Il futuro Bonifacio VIII Potestà di Cascia*. Pag. 22. Tip. Millefiorini, Norcia 1941-XIX. – *Le tre chiese parrocchiali di Ocosce*. Pag. 19. Tip. Saturnia, Roma 1941-XIX.

EDOARDO GALLI – *Due sculture italiche*. 1, *Clitum[...]* 2, *Hereklu*. Pag. 71, con tav. f. t. Tipocalcografia Cla[...]sica, Firenze 1941-XX.

WERNER HELWIG – *Pescatori di frodo*. Pag. 215. Ed. Mon[...]dadori, Verona 1941-XIX. L. 14.

ALBERTO MAGNAGHI – *Amerigo Vespucci primo scopritore del Brasile*. Pag. 72. R. Accademia delle Scienze, To[...]rino 1941-XIX. Fuori commercio.

G. ALBERTI – « *Diaeta parca* » *e salute*. Pag. 217. Ed. Hoe[...]pli, Milano 1941-XIX. L. 12.

CONGREGAZIONE DI CARITÀ DELLA REPUBBLICA DI SAN MARINO – *Il nuovo Ospedale della Misericordia*. Pag. 70, con illustraz. e tav. f. t. Settembre 1941-XIX.

SERGIO GRÀTICO – *Grecia d'oggi*. Pag. 130 con illustraz. f. t. Ed. Garzanti, Milano 1941-XIX. L. 22.

AMANDO MELON RUIZ DE GORDEJUELA – *Antonio Pigafetta*. Pag. 15. Quaderni dell'Istituto Italiano di Cultura in Spagna, Madrid 1941-XIX.

CURIA GENERALIZIA DEL TERZ'ORDINE REGOLARE DI SAN FRANCESCO – *Il Monumentale Presepio nella Basilica dei SS. Cosma e Damiano al Foro Romano*. Pag. 56, con illustraz. Roma 1940-XIX.

PASQUALE URSO – *Ugento attraverso la storia*. Pag. 118. Tipografia Arcivescovile, Taranto 1941-XIX.

MARIO APPELIUS – *Cannoni e ciliegi in fiore*. Pag. 234, con ill. f. t. Ed. Mondadori, Milano 1941-XIX. L. 28.

NICOLA OTTOKAR – *Venezia*. Pag. 43 con illustraz. f. t. L. 9. – *Firenze*. Pag. 92. L. 12. Ed. « La Nuova Italia », Firenze 1941-XIX.

GIORGIO PULLÈ – *Influenza dei fattori geografici sulle vicende della Russia*. Estratto dal Bollettino della R. Soc. Geografica Ital., Roma agosto-settembre 1941-XIX. – *Tipi di case rurali russe*. Estratto da « L'Universo », Firenze luglio 1941-XIX.

L'apporto dell'Italia alla guerra dell'Asse. A cura di V. VARANINI e G. SALOCCHI. Pag. 403. Società Naz. Edit. Propaganda, Milano 1941-XX. L. 25.

GIOVANNI GERMENA – *Canti del Clitunno*. Pag. 29. Presso l'A., Roma (via Pietro Roselli, 6). 1941-XX.

BICE RIZZI – *Sette lettere inedite di Niccolò Tommaseo a Niccolò Filippi*. Estratto da « Studi Trentini di Scienze Storiche », 1941. – *Nel cinquantenario della morte di don Giuseppe Grazioli*. Pag. 6, con illustraz. Estratto da « Trentino ». 1941-XIX.

ORESTE FERD. TENCAJOLI – *Giovan-Paolo Lascaris di Castellar Nizzardo, Gran Maestro del Sovrano Militare Ordine di Malta* (1636-1657). Pag. 72, con 22 illustraz. In vendita presso la « Modernissima », (via della Mercede, 43), Roma, 1941-XIX. L. 10.

DANILO DE MICHELI – *Natura e uomini alle estreme latitudini*. Pag. 113, con tav. f. t. Ed. Zanichelli, Bologna 1941-XX. L. 25.

CESARE SELVELLI – *Intorno ad una guida manoscritta fanese a metà del sec. XIX*. Pag. 58, con illustraz. f. t. Arti Grafiche « Gentile », Fabriano 1941-XIX.

VITTORIO BEONIO-BROCCHIERI – *In volo traverso i secoli*. Pag. 283. Ed. Mondadori, Milano 1941-XX. L. 18.

ANNA EVANGELISTI – *Nuovi studi di romanità*. Pag. 380. Ed. Desclée e C., Roma 1942-XX. L. 30.

SUCCO DI URTICA
Conserva al capo vostro il miglior pregio
Lozione preparata nei vari tipi, secondo la natura del capello - Elimina forfora - Arresta caduta dei capelli - Favorisce la ricrescita - Ritarda canizie
Invio gratuito dell'opuscolo "R"
F. RAGAZZONI - Casella Postale 33 - CALOLZIOCORTE (Bergamo)

VITA DELLA C. T. I.

SOCI VITALIZI ALL'ORDINE DEL GIORNO PER IL CONGUAGLIO DELLE LORO VECCHIE QUOTE

Continuiamo la pubblicazione dei nomi dei Soci vitalizi che nel 1941-XIX-XX hanno conguagliato la quota sottoscritta al momento della loro adesione al Sodalizio con l'attuale di L. 350. Il simpatico plebiscito prosegue tutt'ora con lusinghiera alacrità.

L'integrazione ha carattere volontario. Il conguaglio si può fare a rate, mediante versamenti non inferiori alle L. 20 ciascuno e in un periodo non superiore ad un anno. Il premio *speciale concesso per il 1942 ai Vitalizi a quota 350 verrà purè assegnato a coloro che effettueranno il conguaglio a rate, subito dopo il versamento della prima rata, e la speciale tessera di benemerenza sarà inviata a conguaglio completato.*

La somma necessaria all'allineamento della quota – compreso l'importo dell'imposta sulle entrate – è di L. 204 per i Vitalizi iscritti fino al 31 dicembre 1931; L. 153 per quelli iscritti dal 1° gennaio 1932 a tutto il 31 dicembre 1935; L. 102 per quelli iscritti dal 1° gennaio 1936 al 31 dicembre 1937.

(*Continuazione della pag. 212*)

Mainardi Umberto, Milano. – Magnanini Giorgio, Modena. – Molteni Arturo, Cantù. – Mariani comm. Giuseppe, Milano. – Monzeglio Guido, Milano. – Mignone avv. dr. cav. uff. C., Genova. – Mantegazza Ugo, Roma. – Maccarini geom. Ettore, Trieste. – Mosconi Carlo, Verona. – Mangano dott. Giuseppe, Palermo. – Marino dott. Ettore, Cappella Maggiore. – Mastrogiovanni avv. comm. S., Roma. – Molaro sac. Lino, Magnano in Riviera. – Monighè Pietro, Corbetta. – Miroglio Eusebio F., Torino. Micheletti Mario, Milano. – Mocci Vittorio, Roma. – Milanese Mario, Castellanza. – Mori Franco, Pian degli Ontani. – Mattei Carlo, Prato. – Menni dott. ing. cav. C., Milano. – Nassi Vincenzo, Genova. – Nava rag. Luigi, Milano. – Nizzi rag. Nino, Busto Arsizio. – Niccoli cap. Matteo, Trieste. – Niccolini dott. ing. Aulo, Piombino. – Nicolosi prof. Ines, Catania. – Nisticò, magg. cav. uff. Marco, Albano Laziale. – Nencioli avv. Enrico, Parma. – Nessi dr. ing. Rodolfo, Console C.T.I., Albiolo. – Orler dott. ing. G., Firenze. – Oddasso dott. prof. rag. F. M., Roma. – Oregna Vincenzo, Faenza. – Onorato Salvatore La Maddalena. – Osti Antonio, Lendinara. – Piccione Luigi, Firenze. – Perego don Fulvio, S. Maria Hoè. – Padovani Carlo Emilio, Como. – Patti dr. rag. Salvatore, Milano. – Poggiani Dario, S. Giorgio Jonico. – Provenza rag. Agatino, Firenze. – Ponzelini dr. ing. Flavio, Genova. – Passadore ten. col. dott. cav. uff. Felice, Posta Militare 10. – Pozzi magg. cav. Giovanni, Bologna. – Pettinari cap. dott. Luigi, Milano. – Pantaleoni cav. Plinio, Milano. – Pacchin Alessio, Console C.T.I., Lozzo Atestino. – Ponzoni gr. uff. Alfredo, Milano. – Pincherle Arturo, Roma. – Pennato Rosina, Udine. – Perondi Piero, Genova. – Perogalli rag. comm. C. E., Milano. – Piretto Enrico, Torino. – Piani Giuseppe, Forlì. – Prezioso don cav. F., Mareno di Piave. – Provezza Tranquillo, Corzano. – Pastorelli dott. Giovanni, Console C.T.I., Taranto. – Pavesi Giuseppe, Piadena. – Ponzian dott. prof. A., Belluno. – Prattico Giuseppe, Galluccio. – Paris geom. Efisio, Sarnico. – Pritoni dr. ing. Famiola, Bologna. – Pischedda avv. cav. uff. A., Cagliari. – Pravato Vincenzo, Treviso. – Pellanda Nicolò, Trieste. – Podestà Giuseppe, Cameriano. – Petris rag. Giuseppe, Maniago. – Prelz Pia Maria, Trieste. – Poggio Roberto, Torino. – Quarantotto dr. prof. Ezio, Trieste. – Quattri Carlo, Milano. – Rosa rag. Oreste, Balzola. Rossi Mario, Napoli-Vomero. – Rusticelli Giulio, Alfonsine. – Romani col. comm. A., Roma. – Rosselli avv. cav. uff. Mario, Genova. – Ramella Votta dott. ing. comm.

SGARAVATTI - SEMENTI
PADOVA

Le più vaste coltivazioni d'Italia per la deduzione di SEMENTI SELEZIONATE DI ORTAGGI - FIORI E FORAGGI - BULBI DA FIORI - ATTREZZI

DEPOSITI

ROMA Via Cavour, 317, Tel. 65886 - **TORINO** Via Melchiorre Gioia 9/11, Tel. 44635 **BOLOGNA** Via 3 Novembre 8 (Piazzetta Aurora) vicino Piazza V. E., Tel. 25751 **MILANO** Piazza S. Giorgio, 3 (Via Torino), Tel. 12319 - **FIRENZE** Via Por S. Maria, 10, Tel. 26498.

Cataloghi gratis a richiesta

Tommaso, Console C.T.I., Chianciano Bagni. – Rella dott. Domenico, Cinisello Balsamo. – Rossignoli dott. Pietro, Milano. – Repossi Romeo, Milano. – Rubbo dott. ing. Vincenzo, Milano. – Ratti rag. Luigia, Rogeno. – Redaelli dott. comm. A., Milano. – Romagnoli Edmondo, Decima. – Romanelli Gino, Collecchio. – Rimini Emilio, Modena. – Rudoni rag. Amedeo, Console C.T.I., Castano Primo. – R. Liceo Scientifico « E. Torricelli », Merano. – Romito Bruno, Trieste. – Ravazzolo Mario, Palermo. – Rappaini Armando, Genzano di Roma. – Ricci cap. rag. Gino, Console C.T.I., Posta Militare 403. – Roncagliolo Demaria Iris, Torino. – Spreafico dott. ing. Antonio, Milano. – Stegagno dott. Giuseppe, Verona. – Scaglioni Nelio, Fabriano. – Squarise Giov. Battista, Baden. – Spinelli Ugo, Sondrio. – Stegagno Mario, Bologna. – Spinelli rag. Alfonso, Roma. – Stacchini ing. comm. Paolo, Console C.T.I., San Remo. – Spampinato Carmelo Ettore, Catania. – Sala cav. uff. Giovanni M., Milano. – Scimemi dott. ing. Cesare, Palermo. – Spada dott. Dario, Iglesias. – Semenzato sac. Attilio, Robegano. – Saita rag. cav. uff. Giuseppe, Milano. – Sozio Gaberscik Zdenka, Tolmino. – Sacchetti Giuseppe, Bologna. – Scapagnini Marcello, Milano. – Sandri Secondo, Buronzo. – Severino Raffaele, Ielsi. – Sormani Andreani Verri, co. Aless., Dervio. – Sormani Verri co. Ant., Console C.T.I., Lurago d'Erba. – Sachero dr. comm. Nicolò, Torino. – Samoggia dott. Enzo, Ferrara. – Santarossa rag. Galliano, Polcenigo. – Scolari dott. cav. Luciano, Verona. – Scaglia Tomaso, Bergamasco. – Stella dott. ing. Romolo, Perticara. – Staderini rag. Cesare, Firenze. – Succi rag. Luigi ,Rimini. – Scelsi maresc. Nicola, Bari. – Sacchi Aldo, Firenze. – Sammartini dott. E., Pieve di Soligo. – Stagnaro, cap. Davide M., Sestri Levante. – Spada Maria, Sant'Angelo Lodig. – Saltini Dandolo, Firenze. – Stocker rag. Mario, Milano. – Tommaseo Ponzetta conte N., Venezia. – Tarantini Filippo, Corato. – Tramontano Carlo, Pagani. – Turra cap. Tullio, Asti. – Trovato Grassi C. M. rag. Francesco, Console C.T.I., Catona. – Tofanini Giorgio, Milano. – Tardini dott. Luigi L., Modena. – Tarantini Lorenzo, Roma. – Tescaro don Giuseppe, Saccolongo. – Terribile Francesco, Belluno. – Toniolo sac. Giovanni, Schiavon. – Tessari Vittorio, Casale Monf. – Travaglini Claudio, Portici. – Usberti Franco, Castione Marchesi. – Vaccarezza Stefano, Chiavari. – Vezzosi avv. dott. Guglielmo, Reggio Emilia. – Vighi Luigi, Milano. – Valussi geom. Giovanni, Trieste. – Vivacqua Emilio, Taranto. – Valentini Alfredo, Milano. – Volontè Luigi, Roma. – Vassena Ansperto, Novara. – Veronese don Domenico, San Giorgio in Bosco. – Vanni dott. Carlo, Milano. – Violi sac. Enrico, Milano. – Vinciguerra prof. Alfredo, Roma. – Vespignani Veraldo, Imola. – Vanore dott. Nicola, Napoli. – Vardabasso prof. Silvio, Cagliari. – Verme rag. Angelo, Torino. – Vallino rag. Luigi, Torino. – Zanetti Luigi, Milano. – Zavatti dott. Luigi, Udine. – Zanvettor Luigi, Padova. – Zorutti Cecilia, Roma. – Zito Musacchia Francesco, Palermo. – Zanchetton Antonio, Oderzo. – Zerbi dott. ing. Piero, Saronno. – Zorzan Angelo, Legnago. – Zanon Elvezio, Piovene-Rocchette. – Zanotelli Giuseppe, Console C.T.I., Salorno. – Zambelli Alfredo, Milano. – Ziliotti dott. rag. G., San Secondo. – Zocca Laerte, Milano.

DICEMBRE

Agrelli Alberto, Napoli. – Anelli avv. Giorgio, Brescia. – Avet Tadini Buoninsegni co. Laura, Firenze. – Azzoni Giulio, Milano. – Argentina prof. Piero, Francavilla Fontana. – Armellini ten. col. cav. Ezio, Pocenia. – Alessandri Abbondanno Maria, Firenze. – Allamandola magg. G. E., Molaretto di Susa. – Ambrosi Ruggero, Milano. – Aleotti Claudio, Suzzara. – Antoniazzi arch. Mario, Milano. – Alvisi Cesare, Torino. – Anti Augusto, Verona. – Astolfi rag. Aless., Padova. – Ascani rag. comm. G., Firenze. – Amoretti Franc., Milano. – Aguzzi Achille, Milano. – Aleyson Padre C., Torino. – Asaro Angelo, Ca[...]catti. – Atene prof. cav. Paolo, Genova. – Arduino G[...] – Amerio Cesare, Torino. – Bolognesi Giuseppe, Torino. – Bonazzi Francesco, Pieve di Ce[...] vanni, Marsciano. – Bonora Amedeo, Pieve di Ce[...] – Bini Arturo, Sospiro. – Borrione Leschiera Linda, Imola. – Bajona ten. Michele[...] Lido di Roma. – Barichello cav. Antonio, Treviso. – Barassi Mario, Copparo. – Bernasconi Umberto, Milano. – Brandi Efisio, Milano. – Blunda prof. Giovanni, Console C.T.I., Paceco. – Bortolotti Giovanni, Trento. – Berna[...]dis Ferruccio, Gorizia. – Bianchi geom. rag. cav. L., Novara. – Boschini geom. Ugo, Cisterna di Littoria. – Bal[...]ducci geom. Piero, Bari. – Balducci dr. avv. Igino, Milano. – Bresciani Daniele, Stocchetta. – Baldelli Guerino, Re[...] all'Adige. – Berrita Ugo, Cagliari. – Barolo rag. Mari[...] Torino. – Boccia don A., Castelraimondo. – Belloli comm. Piero, Milano. – Biagi Giuseppe, Sticciano. – Borgomaneri Luigi, Gallarate. – Buccino cav. d. lav. Ettore, Torre[...]maggiore. – Bulgheroni Rinaldo, Milano. – Borastero Filipponi I., Toirano. – Bocchi Guido, Parma. – Bonelli nob. avv. G., San Marino. – Blotto Felice, Occhieppo Inf. – Bronzini Pierina, Modena. – Bortoletto Bruno, Milano. – Bortolotti dott. prof. L., Rovereto. – Bologna Ugo, Milano. – Bartesaghi dr. ing. A. L., Milano. – Benevenuta Abramo, Torino. – Bernotti dott. ing. V., Candia Lomellina. – Bozzoli A. F., S. Martino dall'Argine. – Bernard[...] prof. Padre A., Trento. – Boccaccini dott. cav. G., Co[...]macchio. – Berti Fernando, Firenze. – Baroni Giovanni, Milano. – Bombarda rag. A., Roma. – Beretta Tito, Milano. – Boracchi Giuseppe, Ventimiglia. – Busulini dott. ing. A., Milano. – Buscioni rag. Arrigo, Pistoia. – Bottacci sac. Ivo, Bologna. – Ballini Giuseppe, Orbetello. – Balocco Dante, Gambolò. – Bestagini Edgardo, Milano. – Biffoli cav. Pasquale, Bandino. – Bajardo Giuseppe, Console C.T.I., Chiaramonti. – Bigatti Federico, Alessandria. – Bocchio Monti cav. A., Asti. – Bellosio comm. Ambrogio, Milano. – Botta Franco, Salassa Canavese. – Bellei Carlo, Roma. – Bendini Alfonso, Firenze. – Becherini Castillo, Palaia. – Cadeo dott. ing. Giovanni, Console C.T.I., Travagliato. – Colombo Pizzoli cav. Ugo, Milano. – Conrad Carlo, Milano. – Castoldi Carlo, Sesto S. Giovanni. – Capsoni Gerolamo, Milano. – Cossali Albino, Milano. – Canelli Domenico Roberto, Vigevano. – Curti prof. comm. Eugenio, Brescia. – Cantaluppi dott. Camillo, Como. – Casale comm. Giovanni, Padova. – Carimati Enrico, Milano. – Cornara Luigi, Sesto Calende. – Cornelio dott. ing. M. A., Milano. – Castagna Erminio, Tregnago. – Chiappa Giovanni, Melzo. – Coniglio Mario, Catania. – Castiglioni conte Luigi, Console C.T.I., Jesi. – Cigala Fulgosi co. gen. comm. A., Milano. – Castagna Bruno, Villar Perosa. – Carù Gino, Gallarate. – Cozzi Antonio, Corbetta. – Conte dott. Santo, Genova-Sestri. – Cusatelli Mario, Bari. – Canevari rag. Luigi, Milano. – Crida dott. ing. Ugo, Casteldelpiano. – Collegio Apostolico « S. Cuore », Chiavari. – Curzi magg. Alfredo, Pavia. – Castellani ten. Alberto, Roma. – Capitanio Erminio, Milano. – Chiesa Gianni, Spilimbergo. – Cenerelli dott. Umberto, Erba. – Calzaverini Gisa, Ravenna. – Cattaneo Pietro, Vigevano. – Chizzolini dott. ing. C., Casalmaggiore. – Chesta Luigi, Savigliano. – Campagna Mario, Console C.T.I., Orsara di Puglia. – Cordani Giuseppe, Console C.T.I., Varsi. –

Castagnoli Carlo, Cesena. - Castellino comm. F., Mondovì. - Cavanna Renato, Torino. - Caracino Salvatore, Posta Milit. 45-P. - Craviotto Padre prof. R., Bologna. - Ceneroni prof. Pietro, Pompei. - Corona rag. Evasio, Santhià. - Cossu maresc. Mario, Bressanone. - Cantoni dei conti Marca nob. dott. ing. S., Brescia. - Cilimbini rag. Paolo, Milano. - Cadel Carlo, Vittorio Veneto. - Ciarlo ten. Arturo, Fiume. - Costa ten. col. cav. P., Chieti. - Carpi dott. Dino, Console C.T.I., Piacenza d'Adige. - Careggi Magheri Delia, Roma. - Campana Vincenzo, Crotone. - Caroni rag. Mario, Torino. - Clavenna Attilio, San Pier d'Arena. - Carrara Verdi dr. comm. A., Busseto. Circolo Ufficiali, Deposito 67° Regg. Fanteria, Como. - Corezzola Vittorino, Milano. - Crosta Giampaolo, Milano. - Dusina Ugo, Fasano del Garda. - De Finetti Gino, Corona. - D'Andrea ten. col. cav. uff. C., Roma. - Dopolavoro Rionale, Pianceri Alto. - Dalmasso dott. Giorgio, Torino. - Dalla Mora rag. cav. G. V., Bologna. - D'Alessandro maresc. Luigi, Posta Milit. 108-P. - Diana Rocco, Lesa. - De Petris dott. G., Trento. - De Feo Ecc. Amm. Vincenzo, Roma. - De Marinis cav. Antonio, Roma. - Di Matteo Mario, Ancona. - Dossi Claudio, Trieste. - Di Filippo Guglielmo, Nocera Inf. - Dopolavoro «6 marzo 1921», Casale Monferrato. - De Guidi I cap. Guido, Piacenza. - Del Re Ferdinando, Treviso. - Donfrancesco cap. dott. Amato, Cons. Aeron. C.T.I., Posta Milit. 3200. - Dentone rag. Luigi, Godiasco. - Dell'Era Egle, S. Giovanni sopra Lecco. - Dell'Era Giosuè, S. Giovanni sopra Lecco. - De Filip Vittorio, Pieve d'Alpago. - Dotti Renzo, Cortile San Martino. - Della Torre Cesare, Udine. - Dalla Santa dott. avv. G., Venezia. - De Paoli dott. A., La Spezia. - Deiana Silvio, Palermo. - De Pascale Luigi, Bari. - Ercole Marte, Asti. - Enrico Cesare, Torino. - Francese dr. Franco, Napoli. - Frazzi dott. ing. F., Cremona. - Francia Orlando, Bologna. - Ferrara rag. Ulisse, Roma. - Frare prof. rag. G., Viterbo. - Farinatti Ennio, Milano. - Ferraro cav. Filippo, Napoli. - Fabris don Paolo, Maserada di Piave. - Furlani Mario, Trieste. - Folgheraiter Umberto, Trento. - Fraccaroli Rinaldo, Parona di Verona. - Fiorentino dr. ing. Giosuè, Console C.T.I., Palma di Montechiaro. - Ferrario Giuseppe, Milano. - Felice Francesco, Cerreto Istriano. - Filippini Lera V., Roma. - Fiorilla maresc. Salvatore, Brescia. - Ferraris Pietro, Torino. - Festa d'Avellino padre Luigi, Torre del Greco. - Ferrari dott. Virgilio, Milano. - Fanti dott. Agostino, Bologna. - Fiandri dott. Ottavio, Console C.T.I., Modena. - Fanti dott. Giulio, Nuvolato. - Formenti Giovanni, Milano. - Graglia Giuseppe, Pralungo. - Gozzi dott. Lorenzo, Milano. - Ghella dott. Giovanni, Roma. - Grossi dott. ing. comm. Luigi, Milano. - Giraldi prof. comm. Romolo, Roma. - Giraudo Giuseppe, Castellamonte. - Gallo Ernesto, Serracapriola. - Ghini Ezio, Parma. - Guarneri Ecc. prof. cav. di gr. cr. Felice, Roma. - Garavaglia Carlo, Busto Arsizio. - Grignani dott. prof. R., Cremona. - Gianoli d'Artogna Campertogno conte comm. R., Merano. - Galvani Pino, Cordenons. - Gandolfo dott. Giuseppe, Biella. - Grizi dott. Giuseppe, Firenze. - Grado Andrea, Dronero. - Gentile geom. Salvatore, Tripoli. - Ginevri Latoni R., Pergola. - Godio Tarcisio, Torino. - Gualtieri cap. Alberto, Trieste. - Giovanardi avv. Erminio, Milano. - Garagnani geom. Aniceto, Roma. - Giada Luigi, Venezia. - Gobbi rag. Umberto, Milano. - Gentilucci Roberto, Cascina. - Giordano amm. gr. uff. Ruggero, Roma. - Grifi prof. Terese, Caldarola. - Garrone Giorgio, Torino. - Garbolino geom. Alberto, Nole Canavese. - Giannini cav. uff. G. A., Milano. - Gasperini Angelo, Ascoli Piceno. - Gazzi Panazza O., Correggioli di Ostiglia. - Gervasoni Angelo, Milano. - Gervasoni Carlo, Milano. - Gervasoni Colombo, Milano. - Gargano V. E., Bari. - Grandi cap. cav. uff. Gino, Modena. - Giovanelli De Noris Manlio, Piacenza. - Giovetti Furio, Portici. - Ghignoni Del Corto Lina, Lucignano Chiana. - Gottardi dott. Francesco, Venezia. - Grana Marco, Vigevano. - Gattorno dott. Muzio, Trieste. - Galletti Alberto, Milano. - Gayno Jolanda, Boneggio. - Kabas Adolfo, Livorno. - Hoffer dr. Thea, Venezia-Lido. - Iacobucci Gaetano, Roma. - Imperiali Sergio, Roma. - Izzi dr. ing. cav. Antonio, Console C.T.I., Istonio. - Ionni col. cav. B., Senigallia. - Joo dott. Giulio, Como. - Limone dott. comm. Orlando, Roma. - Lucato Giovanni Maria, Trivero. - La Barbera dr. prof. G., Palermo. - Luppi rag. Giuseppe, Montefano. - Lombi geom. Michele, Novara. - Locatelli Giuseppe, Pandino. - Lo Moriello Pasquale, Pozzuoli. - Lanari rag. geom. R., Udine. - Lippi Lorenzo, Livorno. - Lamberti Zanardi dott. ing. L., Milano. - Lombardi Aniello, Bagnoli. - Minotta Battista, Borgofranco d'Ivrea. - Martini ten. col. cav. Carlo, Borgo S. Dalmazzo. - Mancini dr. Francesco, Foligno. - Mondino Giovanni, Mazzè. - Masseri Giuseppe, Ricengo. - Motta cav. Giosuè, Verona. - Monaco Caterina, Verona. - Maresca Antonino, Messina. - Mo cap. prof. V., L'Aquila. - Miegge Guido, Milano. - Mauri Oreste,

Milano. – Marconi dr. prof. gr. uff. M., Trieste. – Marocco Giuseppe, Riva di Chieri. – Marchiori dr. cav. Carlo, Roma. – Mares dott. ing. G., Candelo Biellese. – Marinelli Domenico, Milano. – Molani Edgardo, Venezia-Mestre. – Mazzotti Franco, Milano. – Morandi rag. Dante, Milano. – Marchesi dott. ing. L., Roma. – Migliari Guido, Ficarolo. – Magaldi dott. ing. Giulio, Roma. – Milianelli padre Fabiano, Trespiano. – Marini prof. Carlo, Console Scol. C.T.I., Celana-Berg. – Marabini dott. ing. E., Roma. – Magnano Angelo, Savona. – Marchisio dott. Lino, Genova. – Miglioli Umberto, Milano. – Mancioppi Primo, Albizzate. – Montemezzi Dino, Pisa. – Milazzi dott. Mario, Trieste. – Marzetti Mario, Massalombarda. – Miglio Giuseppe, Rho. – Monsani Bruno, Firenze. – Malavasi rag. Aurelio, Carpi. – Magrini sac. Camillo, Stignano. – Mortarotti Francesco, Milano. – Merlo Ilario, Torino. – Motta dr. ing. G. G., Milano. – Monti dott. Dante, Genova. – Martini Francesco, Roma. – Munarini Marco V., Thiene. – Martinelli rag. Umberto, Tricesimo. – Maretti Lodovico, Piacenza. – Milesi Silvestro, Treviglio. – Margheri Leto, Firenze. – Marafini Lina, Roma. – Melloni Giovanni, Pieve di Cento. – Menegotto G. B., Padova. – Maggiorelli comm. Carlo, Roma. – Micciché dott. Giuseppe, Milano. – Mungioli dott. Lodovico, Civitavecchia. – Motta ten. D. P., Napoli. – Motta don Giuseppe, Milano. – Morosini dott. Ermanno, Milano. – Moiso Antonio, Roma. – Marchegiano dott. comm. L., Roma. – Mussi cav. Giuseppe, Milano. – Marchesani rag. F., Bologna. – Mira rag. cav. V., Milano. Morelli rag. Filippo, Milano. – Merisio M., Caravaggio. – Mariani Ivo, Saletta. – Monaco Alfredo, Chiavari. – Medici Gino, Casino Boario T. – Negri dott. Antonio, Milano. – Nichelatti rag. Tullio, Milano. – Nastasi Giuseppe, Precotto. – Neri rag. Guido, Milano. – Naselli Feo mons. Camillo, Este. – Nebbiosi Rodolfo, Roma. – Novelli Davide, Tortona. – Nicolin dott. Cesare, Milano. – Nicodemo Gino, Capo Console C.T.I., Savona. – Orsenigo Enrico, Cantù. – Orlandi Achille, Musocco. – Poveledo Angela, Milano. – Priante s. ten. F., Casarsa della Delizia. – Prato Renato, Foligno. – Passarello dott. Armando, Novara. – Pioppi avv. Antonio, Modena. – Piccinini Rocco V., Roma. – Prina Cincinnato, Milano. – Portioli Santermo, Mantova. – Priore dr. Antonio, Mesagne. – Procacci ten. Baccio, Roma. – Pedraglio Luigi, Milano. – Polacco Bruno Leo, Milano. – Pittaluga Raffaele, Genova. – Perassi geom. cav. Carlo, Cavour. – Perbene Giulio, Torino. – Picchi prof. Luigi, Como. – Pispisa rag. Guglielmo, Messina. – Pieri Romano, Ventimiglia. – Pierobon Lia, Cittadella. – Puccio-Prefumo conte dott. cav. di gr. cr. F., S. Margherita Ligure. – Pippa Giuseppe, Salerno. – Pozzoli Umberto, Milano. – Paulucci di Calboli col. cav. G., Napoli. – Peruzzi rag. Alberto C., Verona. – Pozzi Aldo, Verona. – Pestelli Edoardo, Firenze. – Poggi cav. Cesare, Genova. – Pizzolari dott. Gianlodovico, Milano. – Petz dott. ing. Sergio, Udine. – Piccoli dott. ing. Cesare, Milano. – Pagani Alessandro, Siena. – Pegna dott. Raffaello, Firenze. –

Puccetti dott. Pietro, Anzola dell'E. – Ponseggi Id[...] siera di Bagnacavallo. – Pacinotti Ada, Firenze. – P[...] Enrico, Bergamo. – Poloni Spartaco, Macerata. – P[...] letto cent. Armando, Siracusa. – Pozzi Sergio, Ma[...] Comense. – Prugger Giuseppe, Ortisei. – Perini rag. [...] lio, Milano. – Picone avv. comm. F., Napoli. – Po[...] Mario, Imperia. – Perale comm. Silvio, Mirano Ve[...] – Pia Virgilio, Moncalieri. – Pelizzari dr. rag. G., Co[...] C.T.I., Castellammare Stabia. – Possamai don Cristi[...] Console Scol. C.T.I., Pieve di Soligo. – Pianella Maggi[...] Campiglia Cervo. – Queirolo Rodolfo, Livorno. – Q[...] drotta rag. Mario, La Spezia. – Quercia ten. col. cav. [...] Mario, Cons. Mil. C.T.I., Firenze. – Raschi Virgilio, [...] vignano. – Russo Andrea A., Flumeri. – Rossi Paolo, [...] ma. – Romagnoli Luigi, Maiolati Spontini. – R. Scu[...] second. d'avv. prof. e tipo commerciale « G. Oliv[...] Chioggia. – Rescigno Vincenzo, Milano. – Romane[...] prof. dr. I., Grottaferrata. – Rossi Ezio, Milano. – Ri[...] dott. prof. F., Ferrara. – Rossi Gino, Piacenza. – Rab[...] dott. Giov., Roma. – Rovatti Antonio, Roma. – Riz[...] prof. rag. comm. V., Biella. – Resi Angelo, Verona. [...] Rossello Elda M., Savona. – Rizzi cav. Giulio, Pergi[...] Valsugana. – Rigolio Filippo, Gallarate. – Rippa cav. E[...] tore, Fiume. – Riva Vittorio, Lugo. – Romero Enric[...] Gorizia. – Raffo Alfredo, Carrara. – Romagnoli dr. ing. comm. E., Milano. – Roero padre Eusebio, Torino. [...] Rossi Giulio, Gardone Val T. – Raggi dott. G. B., Piasc[...] – Ruzzier dott. ing. A., Trieste. – Rolandi Luigi, Milan[...] – Rubrigi Osvaldo, Siena. – Ricciulli dr. Pasquale, Mi[...]lano. – Rossini Ugo, Roma. – Scotto d'Aniello Ciro, Baia[...] – Sillitti cav. A., Console C.T.I., Ravanusa. – Sessa Paolo, Milano. – Santini Carmelo, Avigliana. – Santini Biagio, Candide. – Spinelli rag. Giov., Domodossola. – Savorelli maresc. Cesare, Reggio Emilia. – Santini Angelo, La Spezia. – Serra col. comm. Giacomo, Mestre. – Sbrendola rag. Alberto, Copparo. – Sirotti Renato, Firenze. – Sella magg. cav. Cesare, Biella. – Sabbatini dott. ing. Alfeo, Roma. – Sorini Bruno, Milano. – Salin rag. cav. Virgilio, Torino. – Satta avv. Arnaldo, Sassari. – Sobrero Paolo, Milano. – Schiavina rag. Camillo, Milano. – Sicca avv. Fernando, Parma. – Salvi dott. Virginio, Bovisa. – Soldano Antonio, Malalbergo. – Sala geom. Raimondo, Torino. – Sartori Galliano, Pordenone. – Spairani col. cav. G., Lodi. – Santoro magg. cav. A., Posta Milit. 402-A. – Sinigaglia dott. Guido, Torino. – Sampietro geom. Aldo, Vercelli. – Sacchi dr. cav. uff. G., Milano. – Silicani prof. Bruno, Roma. – Schiannini cav. uff. L., Lonigo. – Savoia comm. Attilio, Roma. – Sala dott. Franco, Busto Arsizio. – Sangregorio Gustavo, Milano. – Spampinato Giuseppe, Mascalucia. – Toniolo Giovanni, Savona. – Tuena dott. Wilberto A., Garian. – Tinè Lucia, Catania. – Tomaiuoli dr. Pietro, Roma. – Tristizia dr. Ornella, Genova. – Tonsi Giovanni, Milano. – Teruzzi Mario, Monza. – Tahintzi Theodore, Leonessa. – Tranchida Antonino, Custonaci. – Tornielli Carlo, Lesa. – Tommaselli gr. uff. G. F., Milano. – Terranova Paride, Ioggi. – Trovati Gino, Valle Lomellina. – Tortella Ottorino, Olbia. – Triglia rag. Manlio, Roma. – Taddei magg. cav. Attilio, Roma. – Tiberi Amedeo, Console C.T.I., Frontone Serra. – Terzani cav. Ugo, Firenze. – Todeschini dott. Franco, Gravedona. – Testi dr. ing. cav. uff. G., Arezzo. – Travaini Mario, Ortona a Mare-Porto. – Vaccari rag. Ferd., Thiene. – Vitaliani Guglielmo, L'Aquila. – Vecchiotti dott. ing. A., Montalto Dora. – Vecchietti Adolfo, Torino. – Varutti cav. uff. E., Gorizia. – Vigo Enrico, Pavia. – Visconti G. B., Domodossola. – Vallini cav. uff. G., Voghera. – Virzi rag. Isidoro, Palermo. – Vitaliani ten. Luigi, Console Mil. C.T.I., Udine. – Vacca G. B., Console C.T.I., Borghetto S. Spirito. – Vecellio dott. ing. Mario, Milano. – Vedovelli dr. ing. Mario, Milano. – Verducioli Armando, Perugia. – Voena dott. cav. Carlo, Torino. – Zuanni rag. F., Castelnuovo d'Istria. – Zampini dott. Erso, Buscate. – Zoara don dott. prof. F., Trento. – Zampolli dr. A. N., Milano. – Zoja Gino, Milano. – Zipoli Silvio, Milano. – Zanga Rainero, Precotto. – Zignone Pellicciaro E., Aranco Sesia. – Zenari dott. Ernesta, Piove di Sacco.

(*continua*)

Il liquore di tutte le stagioni e di tutte le ore

GINCANA
BISLERI

liquore di tutte le stagioni e di tutte le ore

GINCANA

Bisleri

1° PREMIO

Pubblicità Ricciardi

MIRAFIORE

LE VIE D'ITALIA
RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA
ANNO XLVIII - NUMERO 2
FEBBRAIO 1942 - XX - E. F.

LA PROPAGANDA PER LA C.T.I.
E UNA SPECIALE OFFERTA AI NUOVI SOCI DEL 1942

Nell'immane lotta che si combatte su cinque Continenti, mentre ognuno continua a compiere in severa disciplina il suo grande o piccolo dovere, non è fuori luogo spingere lo sguardo nell'avvenire. Il fragore delle battaglie non deve farci dimenticare che nuovi compiti si porranno agl'Italiani nel mondo rinnovato dopo la Vittoria. Anche il turismo, la cui funzione sociale, educativa ed economica è oggi chiara agli occhi di tutti, avrà nel «nuovo ordine» un'importanza notevole. Si può essere certi che la tendenza, già affermatasi specialmente nei Paesi dell'Asse (Dopolavoro e Kraft durch Freude, GIL e Gioventù Hitleriana, ribassi ferroviari, treni popolari e facilitazioni valutarie, ecc.), verso un turismo di masse, si estenderà rapidamente e si approfondirà in tutti i Paesi, pur senza escludere il più costoso e aristocratico turismo individuale.

Nella ripresa del turismo mondiale, che potrà manifestarsi gradualmente, ma fors'anche «scoppiare» con la violenza d'un fenomeno naturale, l'Italia sarà ancora e più che mai al centro dell'interesse e del movimento. Non solo, quindi, è necessario tendere gli sforzi per conservare intatto o, quanto meno, vitale l'attrezzamento ricettivo, creato e affinato nell'ultimo cinquantennio, ma anche non è prematuro studiare sin d'ora i programmi e preparare le forze e gli strumenti per le prevedibili esigenze del domani.

In questo domani vittorioso, che prevediamo pieno di promesse anche nel campo del turismo, la C. T. I. non sarà inferiore alle sue tradizioni: il Sodalizio, arricchito di esperienza e di mezzi, ma sempre agile e giovane, sarà ancora e sempre all'avanguardia, una forza propulsiva e realizzatrice a servizio dell'Italia, della cultura e del turismo italiani.

Le varie iniziative allo studio e i nuovi maggiori sviluppi che dovranno subire le imprese in corso Vi saranno esposti a suo tempo. Ora ci consentano i Consoci di richiamare la loro attenzione su un altro argomento di essenziale importanza: sulla

PROPAGANDA PER CONDURRE AL SODALIZIO NUOVI ADERENTI

Mai come durante questo conflitto mondiale è apparso evidente l'assioma che «il numero è potenza». *Ciò è vero non solo dei popoli, ma anche della nostra Consociazione.*

Il 1941 si è chiuso con risultati soddisfacenti a questo riguardo, mentre il 1942 si è [...] ziato sotto i migliori auspici con un confortante aumento nell'afflusso delle quote di co[...] che rinnovano l'associazione e di nuove adesioni. Ciò è dovuto evidentemente, da una pa[...] alla bontà dell'idea rappresentata dalla C. T. I. e al valore attuale e permanente delle p[...] blicazioni distribuite ai Soci; dall'altra, all'opera efficace di propaganda svolta da Co[...] e da Soci affezionati. A essi tutti va la più viva gratitudine del Sodalizio.

Non si esagera, tuttavia, affermando che le possibilità di sviluppo della C. T. I. so[...] di gran lunga maggiori. Ci sembra che, se il programma della C. T. I. e i vantaggi che l'as[...] sociazione offre fossero più largamente e più precisamente conosciuti, vedremmo il numero d[...] nostri Amici moltiplicarsi con ritmo assai più rapido.

È qui che l'azione dei singoli Soci può riuscire preziosissima ed è, anzi, insos[...] tuibile. *Un accenno a tempo debito, una semplice e cordiale parola di apprezzamento, u[...] consiglio, un incitamento espressi da un parente, da un amico, da persona degna di stima o[...] momento opportuno possono fruttificare meglio che la più suadente delle circolari o il più fo[...] bito e seducente articolo. Ogni Socio si avvalga, dunque, di tutte le occasioni propizie pe[...] parlare della C. T. I. e consigliarne l'adesione a chi non appartiene ancora alle sue file.*

Invero, la propaganda è assai facile, quando si offrono come corrispettivo di una mo[...] desta quota sociale pubblicazioni di così vivo interesse come quelle che ciascun Socio rice[...] ogni anno.

AI NUOVI SOCI PER IL 1942 LA C. T. I. PRESENTA UN' OFFERTA SPECIALE

cioè la possibilità di procurarsi, con un modesto supplemento, l'intera opera che illustra Roma e, insieme, un interessantissimo volume di attualità: **La Nostra Guerra 1940-41.**

Nella certezza che il nostro appello venga benevolmente accolto, riassumiamo qui la sostanza di un discorsetto che i Consoci dovrebbero rivolgere ai propri conoscenti.

« *Il culto di Roma, precipuamente per merito del Fascismo, è ora più che mai vivo nel cuore degl'Italiani, e tutto ciò che si riferisce all'Urbe esercita su noi tutti particolare attrattiva. La C. T. I., che tanto ha contribuito alla diffusione della conoscenza di Roma con le sue guide (Guida* « ROMA E DINTORNI », *ora alla 4ª edizione;* « GUIDA BREVE » *II volume; Guide in varie lingue per gli stranieri), offre ora a tutti un mezzo gradevolissimo di conoscere la Città Eterna attraverso l'immagine fotografica, in una sontuosa pubblicazione che viene distribuita gratuitamente ai Soci.*

« *Si tratta di due volumi (il IX e il X) della collana* « *Attraverso l'Italia* », *destinata a formare il complemento illustrativo della* « GUIDA D'ITALIA ». *Il testo vi è ridotto alla semplice funzione di didascalia, mentre parlano direttamente agli occhi le visioni del paesaggio monumentale romano, le auguste vestigia della Repubblica e dell'Impero, le architetture del Medioevo, del Rinascimento e dell'età barocca, i capolavori dell'arte, gli aspetti caratteristici e pittoreschi della città e infine le realizzazioni grandiose del tempo mussoliniano.*

« *Il I volume,* « ROMA - Parte I », *illustra il nucleo centrale dell'Urbe, da Termini al Tevere e da Villa Umberto al Circo Massimo. Il II volume,* « ROMA - Parte II », *comprende,*

invece, la Città del Vaticano, Trastevere, i quartieri periferici e gl'immediati dintorni. Si tratta, complessivamente, di 480 pagine con 869 illustrazioni in nero e 8 tavole a colori fuori testo.

« *Per ricevere il II volume basta associarsi alla C. T. I. per il 1942. Per ottenere anche il I volume, di spettanza del 1941, il nuovo Socio dovrà versare un supplemento di L. 16; in tal caso, però, riceverà* **in più un dono speciale,** *e cioè* **La Nostra Guerra 1940-41**, *fascicolo di 64 pagine, con 50 cartine a colori, che costituisce una limpida sintesi delle origini e degli scopi del conflitto attuale e degli avvenimenti bellici fino al 31 dicembre 1941-XX; una pubblicazione, cioè, che riuscirà graditissima a tutti gl'Italiani e specialmente alla gioventù studiosa* (1).

« *Riassumendo,* **a ogni nuovo Socio annuale che versi L. 40,70** (*ossia L. 22,70 per quota 1942, L. 2 per tassa di ammissione e un supplemento di L. 16*) **verranno spedite, a breve scadenza, le seguenti pubblicazioni:**

1) « **ROMA, Parte I** ».

2) « **ROMA, Parte II** ».

3) « **TRE CARTE DI ATTUALITÀ** », ossia: *Carta degli Oceani* al 27 milioni, formato cm. 85 × 120; *Carta della Russia Europea* al 7 milioni e mezzo, formato cm. 60 × 85; *Carta della Russia Asiatica* al 15 milioni, formato cm. 60 × 85.

4) « **LA NOSTRA GUERRA 1940-41** ».

« *Un ragguardevole complesso di pubblicazioni per un importo in verità assai modesto, tanto più modesto se si pensa agli aumentati costi di produzione* ».

Per la loro propaganda i Soci potranno valersi di un apposito stampato da richiedere con biglictto da visita con la sigla « o. s. 1942 ».

Ai gentili Consoci che vorranno adoperarsi per procurare nuovi aderenti al Sodalizio, ricordiamo che la C. T. I. ha stabilito per i propagandisti numerosi premi in pubblicazioni, medaglie e oggetti vari (2). *Inoltre, fino al 31 dicembre 1942-XXI,* **a tutti coloro che presenteranno due nuovi Soci annuali verrà spedita,** *franca di porto,* **una copia della pubblicazione « La Nostra Guerra 1940-41 ».**

È evidente che i premi suddetti non possono né vogliono rappresentare nulla più che un riconoscimento, un'espressione tangibile di gratitudine. La presentazione di un nuovo associato è, in realtà, un atto di alto valore morale, che supera di gran lunga quello dell'apporto economico che ogni nuovo Socio reca alla vita sociale. Essa è soprattutto un'espressione di consenso e di approvazione dell'attività del Sodalizio, un pratico e insostituibile contributo alla realizzazione degli alti scopi nazionali che esso si propone.

LA DIREZIONE GENERALE DELLA C. T. I.

---

(1) « La Nostra Guerra 1940-41 » è in vendita a tutti i Soci al prezzo di L. 10, incluse le spese di spedizione in Italia, Albania, Possedimenti e Colonie.

(2) Richiedere, mediante biglietto da visita con le iniziali C.M.M., il « *Regolamento della Campagna del Mezzo Milione* », che contiene le norme per l'assegnazione dei « Premi di benemerenza ».

RILIEVO COL SACRIFICIO DI MITRA. DAL MITREO DEL PALAZZO DEI MUSEI.

(Fot. Governatorato, Roma)

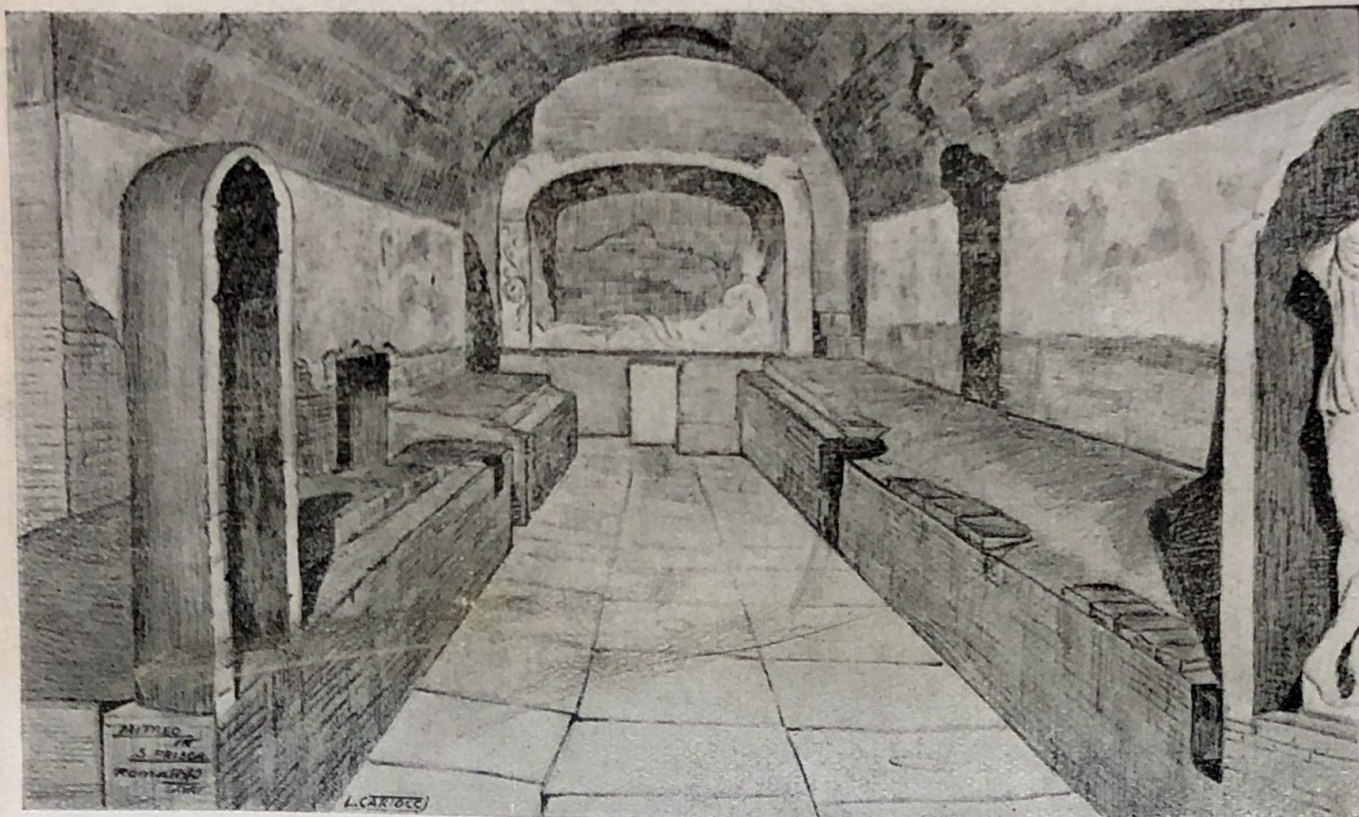
ROMA IMPERIALE

ALLA LUCE DELLE MODERNE SCOPERTE ARCHEOLOGICHE

(Continuazione - v. num. preced. - e fine)

Alle scoperte di monumenti pubblici dobbiamo aggiungere quelle di edifici privati o di uso riservato; in primo luogo il rinvenimento importantissimo di tre Mitrei, o santuari del dio orientale Mitra, venerato dai Romani nel periodo decadente dell'Impero. Molti Mitrei o Spelei erano già noti in Roma, sistemati, secondo il rito, in grotte naturali o in sotterranei di edifici preesistenti, come, ad esempio, quelli delle Terme di Caracalla e di S. Clemente. Questi tre nuovi hanno ciascuno una speciale caratteristica che li rende di considerevole pregio nello studio dell'antichissima religione persiana, divulgata nella capitale dagli orientali introdotti specialmente da Settimio Severo e Caracalla. Due Mitrei sono dipinti e il terzo è decorato con un insolito lusso di marmi.

Il primo, in ordine di tempo, scoperto nel giardino del palazzo Barberini, in un edificio di età severiana, consta di parecchi corridoi a volta, in uno dei quali, a ridosso delle pareti laterali, furono innalzati due banconi per i fedeli, con vaschette per l'acqua lustrale. In mezzo erano i soliti altari e i pozzi per i vari sacrifici del rituale mitriaco. Nella parete di fondo, in luogo del consueto rilievo rappresentante il sacrificio del toro da parte di Mitra, si trova la stessa scena

MITREO DI S. PRISCA. STATUA DI CAUTE.

MITREO DI S. PRISCA. VEDUTA COMPLESSIVA. DISEGNO DI L. CARTOCCI, RIPRODOTTO COL PERMESSO DEL GOVERNATORATO DI ROMA.

dipinta a colori vivaci e da mano assai abile: il dio veste una tunica e una clamide rialzata dal vento e cosparsa di stelle, e immerge con energico gesto il pugnale nel collo del toro abbattuto; ai lati sono i due Dadofori, uno con la face alzata, simbolo del sole che nasce, ed uno con la face abbassata, simbolo della luce che tramonta.

In alto sono dipinti i dodici segni dello zodiaco e in mezzo il simbolo di Kronos (il Tempo) dal corpo umano e dalla testa leonina, avvolto da un serpente con sette spire e con i piedi poggiati sul globo terrestre. Ai lati della scena sono dieci quadretti, cinque per parte, che raffigurano le fasi principali della teogonia mitrica: la nascita del dio dalla roccia; il miracolo dell'acqua fatta sgorgare dalla rupe colpita da una freccia; Mitra che trasporta il toro nell'antro; l'adorazione di Helios; il sacrificio di Mitra e di Helios dinanzi all'ara del padre Sole; Mitra condotto in cielo da Helios con la sua quadriga; il banchetto mistico con la carne del toro.

Questi quadretti servivano per l'iniziazione dei fedeli e sono importanti per la storia del mito, come anche per la storia della pittura antica, data la loro rarità e la buona esecuzione delle figure.

IL MITREO DEL PALAZZO DEI MUSEI DI ROMA. *(Fot. Governatorato, Roma)*

(Fot. Ist. di Archeol. Cristiana)

MITREO DI S. PRISCA. PROCESSIONE RECANTE DONI AL DIO MITRA.

Il secondo Mitreo esisteva di fronte ai *carceres* del Circo Massimo, forse per comodo dei servi addetti alle scuderie e agli spettacoli. Fu scoperto nel dare un più conveniente assetto ai sotterranei del palazzo dei Musei di Roma, dove sono depositati gli scenari del teatro dell'Opera. Quattro o cinque stanze di un fabbricato del II secolo d. Cr. furono trasformate verso la metà del secolo successivo, mediante l'aggiunta di tre banconi, sui quali i fedeli assistevano sdraiati alle sacre cerimonie, e mediante la sistemazione di alcune nicchie e basi per contenere le immagini dei Dadofori, che costituivano con Mitra la trinità solare, del Sole che nasce dalla pietra, di Kronos e di altri dèi. Due rilievi collocati nella parete di fondo raffigurano la scena culminante del mito, la tauroctonia compiuta dallo stesso Mitra nell'antro, assistito dal Sole e dalla Luna. Un'iscrizione ci ha tramandato il nome del dedicante, che fu un tale P. Elio Urbico o Urbano, assistito dal Sacerdote Massimo Sergio Eutichio, e un'altra iscrizione il nome di un servo imperiale affrancato: Tiberio Claudio Ermete, che donò il rilievo maggiore.

MITREO DI S. PRISCA. PARTICOLARE DI UN OFFERENTE.

Poco lungi dal Mitreo, giaceva, quasi sul terreno vergine, una piccola stipe di vasi di terracotta, sui quali erano incise le lettere H V ed H I, che vanno spiegate come *Herculi Victori* ed *Herculi Invicto* e vanno messe in relazione col prossimo tempio dedicato a questo dio nel Foro Boario.

STATUA DI GIOVE DOLICHENO. DAL SANTUARIO DELL'AVENTINO.
(Fot. Governatorato, Roma)

Il terzo Mitreo è venuto in luce durante scavi sotto la chiesa di S. Prisca. Non è il primo caso di un Mitreo scoperto sotto una chiesa: si aveva già l'esempio di quello bellissimo di S. Clemente, un altro esisteva sotto, o presso, S. Lorenzo in Damaso, un terzo sotto S. Giovanni in Laterano. I due culti, che per tanto tempo si contesero il primato fra il popolo, non più soddisfatto della vecchia e complicata mitologia classica, erano spesso vicini, finché il divin sacrificio di Cristo prevalse sulla immolazione del toro al Sole Invitto. Anche qui il Mitreo era fondato in un corridoio di un precedente edificio, con alcune stanze adiacenti. Per mezzo di un vestibolo quadrato, con un altare a destra dell'ingresso e un bancone a sinistra, si passa nella sala, che ha la pianta un po' irregolare a causa dei restauri subiti dal monumento nella stessa età antica. Presso la porta si innalzano due nicchie semicircolari, isolate, in cui erano collocate le statue dei Dadofori (*Cautes* e *Cautopates*), rinvenute in frammenti fra la terra. Erano di marmo, con i panneggi e gli attributi completati in stucco. Si entra, quindi, nell'aula, ai lati della quale sono collocati i due caratteristici podi inclinati.

Nella parete di fondo si apre una cappella rettangolare, che custodiva il mistico quadro con la uccisione del toro da parte di Mitra. Era di stucco, e solo pochi frammenti sono stati raccolti fra la terra di riempimento. In basso resta ancora una figura sdraiata seminuda, modellata in pietra e stucco, che rappresentava forse l'Oceano: aveva il capo e le mani dorate, come il giovane Bacco del tempio di Giove Eliopolitano sul Gianicolo.

STATUA DI UN GENERALE. DALL'ANTICA CASA DI VIA CAVOUR.
(Fot. Governatorato, Roma)

La parete di sinistra conserva tracce di intonaco dipinto su due strati sovrapposti, con gli stessi soggetti. Lo stile non mostra una grande differenza di tempo fra uno e l'altro. A identificare le scene contribuiscono le iscrizioni che si leggono in alto su ogni figura. La scena principale raffigura sette personaggi in processione verso sinistra, dove in veste solenne siede il Pater. I personaggi sono i rappresentanti delle sette categorie di fedeli, in ordine decrescente: *Patres*, *Heliodromi*, *Perses*, *Leones*, *Milites*, *Nymphii*, *Coraces*. Ognuna di queste categorie è posta sotto la protezione di un pianeta, e cioè, rispettivamente, Sole, Saturno, Mercurio, Giove, Marte, Venere, Luna. Le iscrizioni si susseguono con lo stesso frasario: *Nama Patribus*, *tutela Solis*; *Nama Heliodromis*, *tutela Saturni* ecc., frasi che indicano soluto e preghiera nello stesso tempo.

Due processioni simili, ma di soli *Leones*, si svolgono sulle pareti lunghe del Mitreo, anche qui su doppio strato di intonaco: i sette personaggi, distinti coi nomi e con l'acclamazione rituale: *nama*, portano doni ai loro dèi che tro-

RILIEVO CON GIUNONE DOLICHENA. DAL SANTUARIO DELL'AVENTINO.

(*Fot. Governator Roma*)

COPIA DEL POTHOS DI SKOPAS, RINVENUTA NELLA CASA DI VIA CAVOUR.

(*Fot. Governatorato, Roma*)

neggiano agli estremi. Nella processione di sinistra si vedono il Sole col nimbo e Mitra col berretto frigio; in quella di destra *Heliodromus* e il *Pater*, vestiti con ricchi manti policromi. Fra i donarî figurano tori, galli, montoni, crateri di vino, pani e candele.

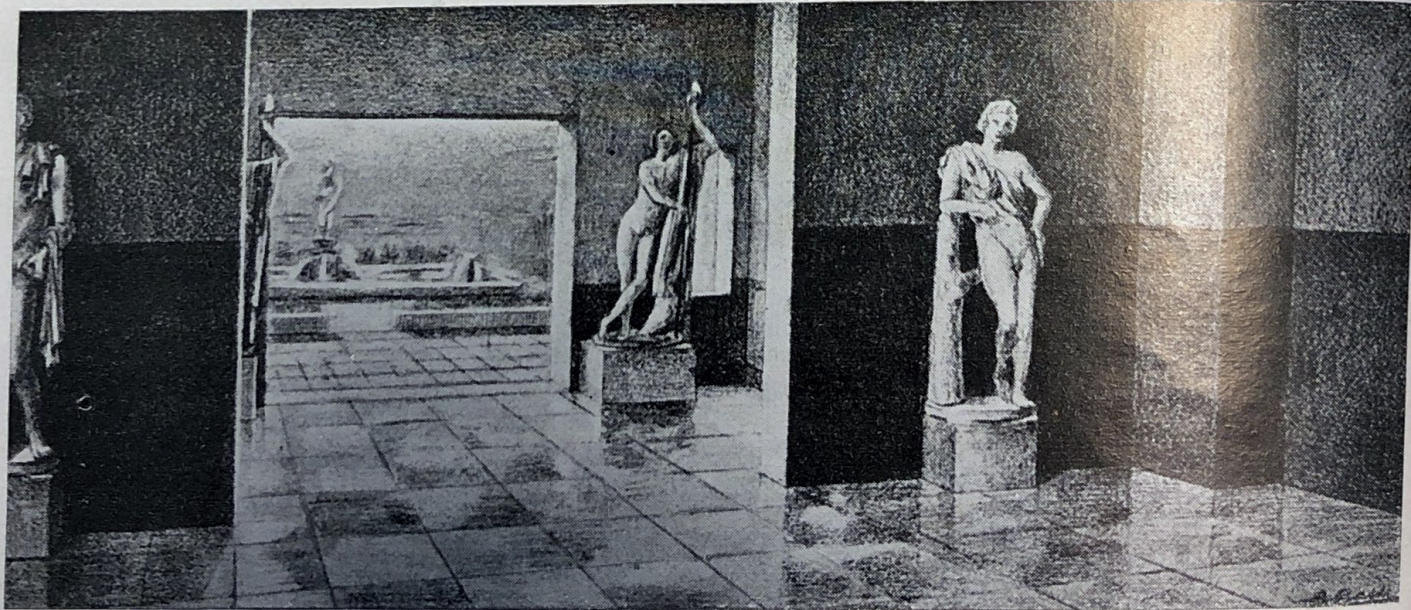
In complesso, il Mitreo dimostra di avere appartenuto ad una comunità piuttosto povera, la quale disponeva di poco denaro per acquistare le immagini necessarie al culto. Tuttavia essa supplì con una ricca decorazione pittorica e in stucco, la quale presenta non poche novità per la conoscenza di questa strana religione orientale, che fu così largamente professata in tutto l'Impero Romano nel III e IV secolo.

I segni evidenti di colpi di piccone sulle pareti e lo stato frammentario delle decorazioni plastiche dimostrano che il Mitreo fu manomesso in seguito ad una azione violenta, certamente quando il culto di Mitra fu abolito per il trionfo del Cristianesimo e per la chiusura dei santuari dei vecchi culti, che avvenne alla fine del sec. IV d. Cr.

La scoperta di questi santuari di divinità asiatiche ricorda quella di un altro dio, assai vene-

AULA DI UNA CASA DI ETÀ IMPERIALE, SCOPERTA NEI LAVORI DELLA FERROVIA METROPOLITANA. *(Fot. Governatorato, Rom*

rato in Oriente e di là diffuso per tutto l'Impero fino a Roma: Giove Dolicheno. Il culto era sorto in Doliché, città di Commagene, oggi Doluk, e al dio si attribuivano i titoli di eterno, santo, deo sommo, *praestantissimus et exsuperantissimus*. Sua compagna era Giunone Dolichena e ad essi aggregati molti altri dèi, come Apollo, Diana, Sole, Luna, Ercole e i Dioscuri. Si sapeva gi da antichi testi e da ritrovamenti anteriori, ch sull'Aventino esisteva un tempio di *Zeus Iup piter Dolichenus*, ma gli avanzi ne furono sco perti solo nel 1935, in un terreno situato fra l chiese di S. Alessio e di S. Sabina.

L'edificio non presentava caratteri degni d

RICOSTRUZIONE DELL'AULA PRECEDENTE. DISEGNO DI G. GATTI, RIPRODOTTO COL PERMESSO DEL GOVERNATORATO DI ROMA

STANZA SCOPERTA PRESSO IL TEVERE, CON FIGURAZIONI DI PESCI E DI NAVI. (*Fot. R. Soprint. Antichità, Roma*)

particolare rilievo, perché sistemato anche questo in un fabbricato più antico; ma conservava più o meno al loro posto quasi tutte le sculture che lo adornavano, di cui alcune sono opere d'arte di pregevole fattura. Riproduciamo qui le due somme divinità: Giove in piedi su di un toro, vestito di corazza, gambali e berretto frigio, che regge nella destra la rituale ascia bipenne e nella sinistra il fascio dei fulmini; Giunone, in piedi sopra un daino, vestita con ricco chitone, con uno specchio nella destra e lo scettro nella sinistra, sormontato da un pavone.

Molta era l'attesa nel mondo archeologico per i lavori della ferrovia metropolitana, destinata a raccordare la nuova grande stazione con l'esposizione universale: da un lato si temeva che lo scavo della galleria distruggesse importanti monumenti antichi, dall'altro, la speranza di scoprire resti che altrimenti sarebbero rimasti per sempre ignoti. Ambedue le ipotesi si sono dimostrate infondate: sia a causa del tracciato scelto, sia a causa della notevole profondità di buona parte del percorso urbano, sia per puro caso, in due o tre luoghi soltanto si sono avute scoperte di un certo rilievo, che naturalmente, dopo accurati studi, hanno dovuto essere sacrificate. In molte altre località si poterono fare interessanti osservazioni sull'antica conformazione del suolo romano e sui particolari costruttivi degli edifici sottopassati o toccati.

Fra le scoperte isolate merita speciale menzione quella di una porzione di palazzo signorile, costruita in laterizi dei migliori tempi dell'Impero su resti di più antiche fabbriche in reticolato, particolare che a Roma si riscontra quasi in ogni scavo archeologico, dove la successione dei fabbricati si svolge ininterrottamente, talvolta su parecchi strati sovrapposti, a causa di terremoti, di incendi e di nuovi piani regolatori, come possiamo rilevare in special modo sul Palatino e sull'Esquilino, dove infierì il terribile incendio neroniano.

Il palazzo rinvenuto circa due anni or sono sorgeva su quest'ultimo colle, all'incrocio della via Cavour con le vie dei Quattro Cantoni e di S. Maria Maggiore. La zona era già nota archeologicamente per la scoperta di un Lario adorno con un mosaico, che raffigurava la lupa coi gemelli, apparso nel 1613, e di un ninfeo dalla forma basilicale, con pronao tetrastilo inquadrato da muri di terrazzamento della platea superiore.

Le cinque stanze rimesse a nudo sembra che facessero parte di una *diaeta*, o loggia coperta, che dava su un vasto giardino adorno di fontane a cascatelle. La singolarità della scoperta

(Fot. R. Soprint. Antichità, Roma

PARTICOLARE DI UNA NAVE ONERARIA.

consiste non tanto nella pianta e nella ricca decorazione marmorea dell'edificio, quanto nelle quattro bellissime statue che, per un caso assai raro, si trovavano ancora al loro posto originale, o cadute poco lontano, insieme con le loro basi di mattoni addossate ai lati delle due stanze maggiori. Le statue raffigurano: un guerriero nudo con la clamide sulla spalla e la corazza ai piedi, copia di un originale greco del V secolo a. Cr., uscito dalla scuola di Policleto; il famoso Satiro di Prassitele, così amato dai Romani per il suo aspetto bonario e gaudente; e due repliche del *Pothos* di Skopas, il sensuale genio dell'amore, dalle forme piuttosto femminee, ai cui piedi scherza un'oca.

Molto singolare ci appare il gusto di questo signore, che amava ammirare dal suo luogo di riposo l'arte degli uomini e della natura fuse in un ritmo di colori e di linee, tra cui risaltavano quelle flessuose delle statue di Prassitele e di Skopas, stimate fra le più belle creazioni del genio umano.

Un'ultima scoperta dobbiamo ricordare, avvenuta circa un chilometro a valle del Porto Fluviale di San Paolo, in località Pietra Papa, nell'area anticamente occupata dai giardini di Cesare. Sopra grandi muri sostruttivi in opera reticolata di età augustea, che arginavano il terreno verso il Tevere, sono apparse alcune stanze di un edificio in laterizio, costruito nel periodo fra Adriano e Antonino Pio, in parte destinato a scopo termale, riconoscibile dal doppio pavimento con la camera di accensione intermedia (*suspensurae caldariorum*). Due di queste stanze interne conservavano le pareti dipinte con singolari figurazioni di grandi barche, e i pavimenti rivestiti di fine mosaico geometrico. La decorazione pittorica era stata aggiunta in un secondo tempo sopra un primo strato di intonaco bianco ed eseguita con molta cura di particolari. Lo scopo di queste pitture, come pure l'uso delle due stanze di così piccole dimensioni e scarsamente illuminate, ci sfuggono: si può pensare tanto ad un luogo sacro di divinità fluviali quanto ad una semplice osteria, frequentata dai marinai del porto tiberino.

In un'ampia distesa di mare, popolato da pesci, crostacei, delfini, alcuni dei quali cavalcati da Eroti, navigano sei imbarcazioni, ciascuna spinta da due rematori e governata da un timoniere. Alcune hanno la sagoma slanciata ed agile, quasi navi da diporto (*naves lusoriae*); altre, invece, sono più pesanti, come quelle usate per il trasporto delle derrate alimentari (*naves onerariae*); una sembra una nave da guerra (*navis longa o rostrata*), contrassegnata da un occhio apo-

PARTICOLARE DI UNA NAVE DA VIAGGIO.

(*Fot. R. Soprint. Antichità, Roma*)

tropaico e dal nome: *Lakena*, cioè Spartana; una seconda si chiama *Nike*, la Vittoria. Tutte sono riccamente e minutamente decorate, a somiglianza delle vere navi, con figure di Vittorie alate, donne con manti rigonfi dal vento, tritoni, amorini, maschere sceniche, paesaggi architettonici, guerrieri e animali di ogni genere. La scena più importante rappresenta tre divinità; Iside, Serapide ed un'altra simile, che ci riportano al mondo egiziano, cioè al paese del più intenso traffico navale con Roma per il trasporto alla capitale dei cereali africani. Non è improbabile che anche le due stanze fossero sacre al culto di Iside, abbastanza in voga, verso la metà del II secolo, fra i marinai delle flotte mercantili che facevano scalo fra Roma e Alessandria. Va escluso però ogni rapporto con Cleopatra, la celebre regina degli Egizi, che Cesare ospitò in Roma nei suoi giardini di Trastevere, morta ormai da lungo tempo senza lasciare un simpatico ricordo nella città che vide il triste tramonto della sua regale bellezza.

La pertinenza del terreno ai celebri orti del Dittatore, lasciati da lui in eredità al popolo, è dimostrata dalla scoperta di un podio rettangolare in opera cementizia, già rivestita di blocchi di pietra da taglio, che fece parte di un tempio di notevoli proporzioni, forse quello della Fortuna, ricordato da Ovidio nei *Fasti* (VI, v. 776 e s.). Va notata inoltre la presenza a breve distanza di numerose iscrizioni funerarie di servi e liberti della famiglia Giulia.

Molti altri rinvenimenti di minore importanza si potrebbero registrare in ogni parte della città, i quali contribuiscono a mettere sempre in maggior luce la Roma dei Consoli e degli Imperatori, con la sua architettura, con la sua arte e con la sua civiltà. Tutti questi avanzi, dai templi fastosi del culto ufficiale a quelli più umili di misteriose divinità provinciali; dai palazzi cesarei a quelli privati, che non di rado li eguagliavano per ampiezza e per lusso di decorazione; dagli archi eretti in onore dei condottieri vittoriosi alle anguste taberne dipinte per il gusto di modesti frequentatori, tutti questi resti sparsi e frammentari esprimono uno spirito di grandiosità e di sovranità, che pervade chiunque innalza in Roma anche una sola pietra o una sola statua, e ad essa imprime l'idea del solenne e dell'eterno; quello spirito fatidico che ispirava il grande lirico latino a cantare nel *Carme Secolare:*

possis nihil urbe Roma visere maius.

GIUSEPPE LUGLI

L'OCEANO PACIFICO, TEATRO ASIATICO DELLA GUERRA DEL TRIPARTITO CONTRO I

LA GUERRA NEL PACIFICO

Mentre le operazioni belliche giapponesi nel Pacifico e nella Malesia si sviluppano con una rapidità e un'ampiezza veramente inattese, pensiamo di far cosa gradita ai nostri lettori riassumendo i dati geografici ed economici più salienti relativi ai Paesi in cui si svolgono gli avvenimenti in corso.

Le isole Filippine.

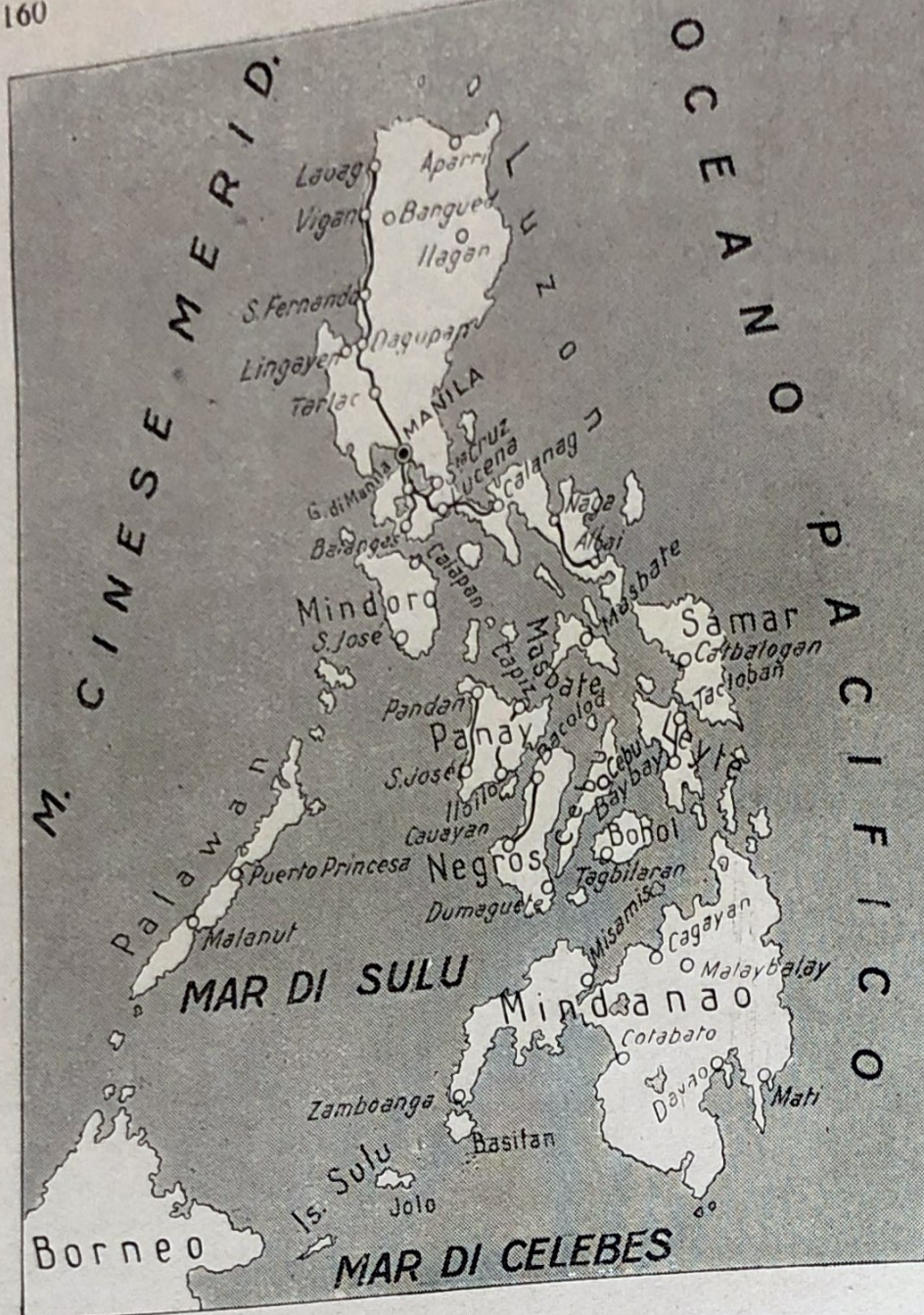
Nell'aprile 1941, un nostro collaboratore così concludeva, ne « Le Vie del Mondo », un articolo su *Le Filippine, chiave strategica dell'Estremo Oriente*: « Bisogna considerare che, mentre le Filippine sono a cinquecento miglia da Hainan, fortissima base giapponese occupata da un paio d'anni con preveggenza oculatissima, distano millecinquecento miglia dall'isoletta americana di Guam (non ancora efficiente dal punto di vista militare). Dalle Filippine al Giappone corrono seicentocinquanta miglia; ma dalle Filippine agli Stati Uniti d'America più di seimila! Se la guerra scoppierà, queste cifre avranno una importanza capitale per giudicare quali sono i vantaggi del Giappone e quali i vantaggi degli Stati Uniti, tanto dal punto di vista navale quanto da quello aereo. Il Giappone lotterà in casa propria e gli altri (Stati Uniti e Inghilterra) avranno le loro sorti appese a un lunghissimo e fragile filo ». E ciò gli avvenimenti hanno appunto dimostrato.

Questo arcipelago, di particolare importanza geografico-economica per gli Stati Uniti d'America, data la sua situazione vicina al continente asiatico, è costituito da ben 7083 isole, tra grandi, piccole e piccolissime, disseminate fra il 5° e il 18° grado di latitudine nord e aventi in complesso 296.285 kmq. di area, vale a dire poco meno della superficie dell'Italia, e una popolazione valutata nel 1941 a circa 17 milioni di abitanti (densità 58 ab. per kmq.). Le maggiori isole sono Luzon a Nord (con una superficie di 106 mila kmq., ossia poco più di un terzo della superficie dell'Italia), in cui sorge Manila, la capitale, e Mindanao a Sud (96.000 kmq.). La parte settentrionale e centrale dell'arcipelago si estende lungo il percorso dei caratteristici *tifoni* dell'Estremo Oriente.

Isole vulcaniche (ben 15 sono i loro vulcani ancora attivi), dal clima caldo umido e dalla luminosità abbagliante: una lussureggiante vegetazione tropicale le ricopre quasi totalmente. Si può dire, infatti, che le Filippine presentano, in generale, un orlo costiero di rigogliose piantagioni di cocco, al quale segue, nell'immediato retroterra, un'intricatissima foresta che ricopre il 68,6% della superficie territoriale con alberi che dànno oltre 280 tipi di legnami preziosi. Zucchero di canna (9 milioni di q. nel 1937-38), olio di cocco, copra, tabacco e la famosa canapa di Manila o *abaca* (un banano tessile) sono i principali prodotti di esportazione. Il centro dell'industria del cocco si trova presso la laguna di Bay (isola di Luzon), ed è forse, oggi, nel suo genere, il maggiore del mondo.

Come in tutta l'Asia dei monsoni, anche qui è assai diffusa la coltivazione del riso (su circa metà delle terre coltivate, con un prodotto di 23 milioni di q. nel 1937-38), base dell'alimentazione indigena.

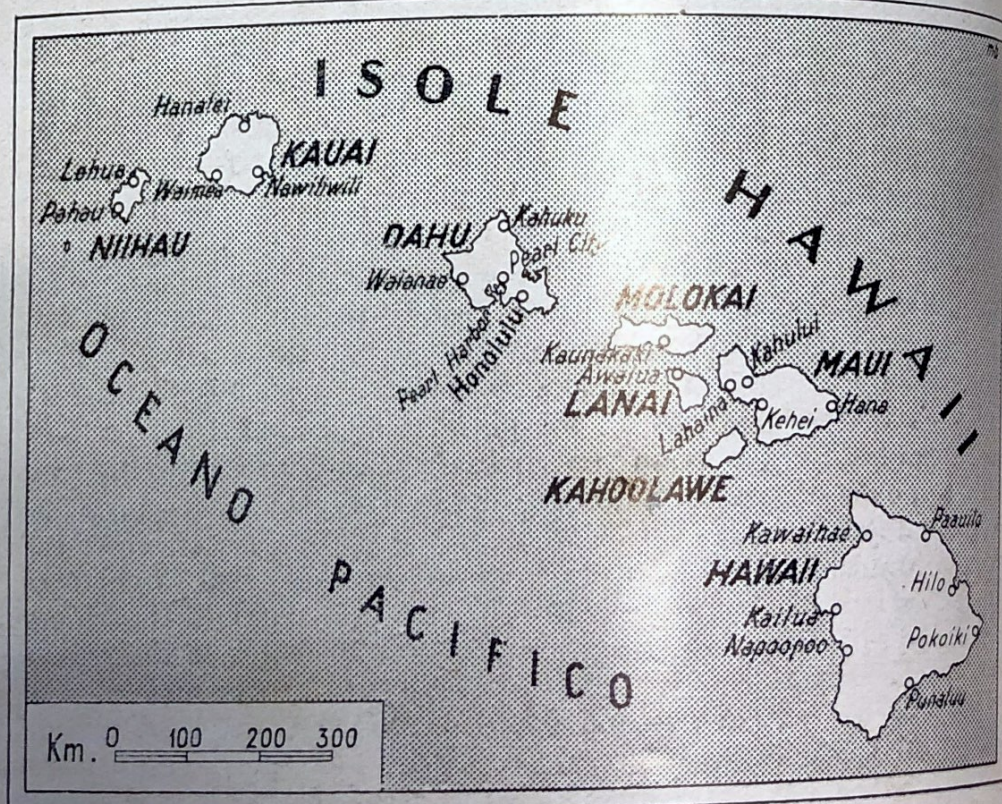
Molte isole possono dirsi ormai in gran parte civilizzate; altre, invece, che si trovano completamente fuori dalle linee regolari di navigazione, sono ancora abitate da indigeni, che quasi ignorano la civiltà europea. La popolazione (di cui la parte civilizzata è per lo più cattolica) è in maggioranza di razza malese; ma nelle foreste delle isole principali vivono ancora i resti della popolazione aborigena, mescolanza di razze malaico-polinesiane. Caratteristici i nuclei ancora esistenti di *Negritos*, ultimi avanzi di quella spettacolosa espansione di genti negre che, in epoca imprecisata della preistoria, dilagarono su quasi tutto il mondo orientale. Numerosi ovunque i meticci, derivanti da incroci più o meno accentuati con gli antichi dominatori spagnoli. A questa popolazione, che ha dapprima assorbito la civiltà spagnola e poi assimilato quella americana, si attribuisce l'appellativo di Filippini. Questo elemento misto, che vive soprattutto nei grandi centri costieri e specialmente nella capitale, è alla testa di ogni movimento intellettuale dell'arcipelago, nonché di ogni agitazione politica intesa a conseguire l'indipendenza completa delle Filippine.

Avvistate per la prima volta da Vasco Nuñez de Balboa nel 1513, scoperte nel 1521 da Fernando Magellano, occupate dagli Spagnoli nel 1565, le Filippine – così battezzate in onore di Filippo II di Spagna – passarono agli Stati Uniti d'America nel 1898, in seguito alla guerra ispano-americana, durante la quale numerose vecchie navi spagnole, in parte ancora di legno, furono sopraffatte in poche ore a Cavite (località

L'ARCIPELAGO DELLE FILIPPINE.

a 15 km. da Manila, ora base navale) da quattro piccoli incrociatori protetti e da due cannoniere americane. In questi ultimi decenni gli Stati Uniti d'America si videro costretti a promettere alle Filippine un regime di completa indipendenza, che avrebbe dovuto incominciare alla fine dell'attuale regime di transizione (1935-1945). Gli Stati Uniti avrebbero, però, conservato, fino al 1960, una specie di protettorato economico sulle isole stesse. Oggi, dopo l'occupazione giapponese di Manila e di tutti i punti strategici dell'arcipelago, questo è passato effettivamente sotto il controllo del Giappone.

La capitale, *Manila*, con varie industrie (stabilimenti metallurgici e meccanici, cantieri navali, zuccherifici, oleifici, brillatura e pilatura del ecc.) e un porto tra i più portanti dell'Estremo Or contava, nel 1937, circa 62 abitanti. La città venne fo dagli Spagnoli nel 1569 e perla del già potente impero niale spagnolo delle Indie O tali. Adagiata in fondo alla baia omonima, nella qua entra per uno stretto pass sorvegliato dall'isoletta forti del Corregidor, è attraversata fiume Pasig. Manila è città gorante di luce e di colori vivi contrasti: intorno al vec nucleo spagnolo, chiuso e mura annerite e coperte di schi e di licheni, è andata a co a poco sviluppandosi la c nuova, vastissima, ricca di e di verde, americanizzata. periferia si estende la Manila lese-tagala, con le sue capann bambù e di stuoie, e con i b telli da pesca dal bilancere la rale, come nelle terre più prim tive dell'Insulindia.

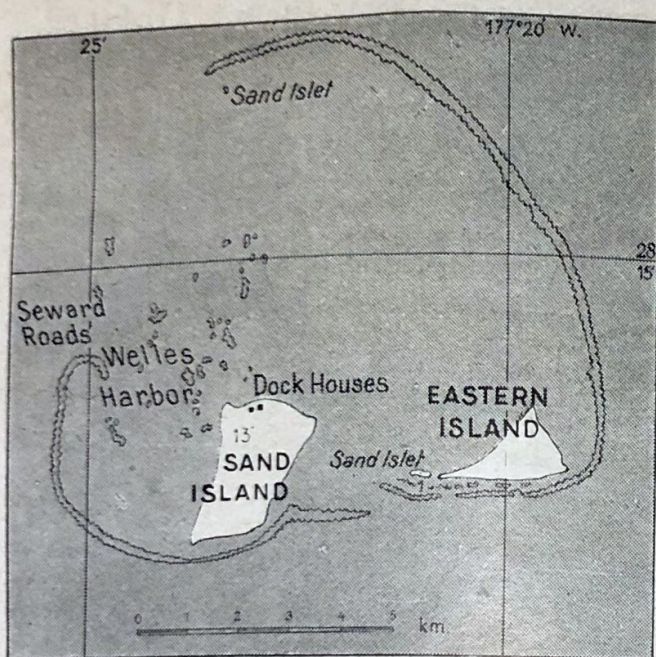
Altri centri notevoli delle F lippine sono *Cebu*, con 147 m ab., nell'isola omonima, e *Za boanga*, con 131.000 ab., all' stremità orientale dell'isola Mindanao.

Le Filippine hanno compiuto negli ultimi anni, grandi progressi, e chi le cono sce le crede suscettibili di un ulteriore notevo sviluppo economico. Le sue grandi risorse – f

LE ISOLE HAWAII.

le quali sono da notare particolarmente l'oro (32.000 kg. nel 1939), il carbon fossile (40.000 t. annue), il ferro (1.240.000 t. nel 1940), il manganese, la cromite e il rame – sono state finora sfruttate soltanto parzialmente.

Le isole Hawaii.

A circa 3800 km. da S. Francisco di California, otto isole, sentinelle avanzate degli Stati Uniti d'America nel Pacifico, emergono solitarie, con le loro montagne vulcaniche alte fino a 4000 m. sull'Oceano. Sono le isole Hawaii (così dette dall'isola maggiore) o Sandwich (nome, questo, dato loro nel 1778 dal navigatore Cook); dal 1898 possedimento degli Stati Uniti d'America. Fanno parte dell'arcipelago anche una dozzina di isolotti e scogli di difficile e pericoloso approdo, data l'aspra natura delle coste battute violentemente dai venti e dalle correnti marine: uno solo di essi, Sand Island (nel gruppo delle isole Midway, così dette perchè si trovano a circa metà della rotta del Pacifico e occupate ora dai Giapponesi), è abitato ed è stazione del cavo americano transpacifico che unisce San Francisco all'isola di Guam e a Manila, nonchè importante base aerea; gli altri sono frequentati unicamente, e solo in certi periodi, dai «raccoglitori di guano». In complesso, l'arcipelago ha una superficie di 16.593 kmq. (il doppio della Corsica) e una popolazione valutata, in giugno del 1940, a 427.000 ab. (26 ab. per kmq.).

HONOLULU E LA RADA DI PEARL HARBOUR.

LE ISOLE MIDWAY.

Le otto isole maggiori sono in parte assai fertili, perché sulla lava dei vulcani si è formato uno spesso strato di *humus*, sul quale prosperano la canna da zucchero e una ricchissima vegetazione tropicale. Per il clima straordinariamente dolce, per la bellezza della natura, la varietà e l'esuberanza della flora, questo arcipelago è stato denominato «il paradiso del Pacifico».

La popolazione è formata in gran parte da Asiatici: nel 1938 più di 150.000 Giapponesi, 28.000 Cinesi, 53.000 Filippini, ecc.; i bianchi (in gran maggioranza Americani e Portoghesi); gli indigeni, dai lineamenti regolari e dai modi affabili e cortesi, sono poco numerosi e in lenta ma continua diminuzione: nel 1938, 62.000 fra Hawaiani e meticci.

La più importante coltura agricola dell'arcipelago è la canna da zucchero: lo zucchero (quasi 9 milioni di q. nel 1939-40) costituisce circa la metà delle esportazioni. Segue poi la coltivazione dell'ananasso, cui sono dedicati circa 40.000 ha. di terreno; presso la capitale, una fabbrica produce oltre 10 milioni di scatole di ananassi all'anno. L'esportazione dello zucchero salì, nel 1939, a 55 milioni di dollari; quella degli ananassi a 52 milioni. Assai minore importanza ha l'esportazione del caffè e delle banane. Estese le risaie, la cui produzione serve al consumo locale.

La capitale, *Honolulu*, con 181.000 abitanti (1938), è situata nell'isola di Oahu, la più popolosa e la più ricca, al fondo di un'ampia baia ben riparata dai venti e dalle correnti marine. Essa si distende lungo la pittoresca costa, fra cocchi e aranceti, dominata da due alti coni vulcanici; ma, nonostante la lussureggiante vegetazione tropicale che la circonda, è ormai una città dall'aspetto completamente americano.

L'ISOLA DI GUAM.

A Nord-ovest di Honolulu scorre il fiume Pearl, che, in vicinanza del mare, forma un lago comunicante con l'Oceano mediante uno stretto canale lungo quasi 4 km. È questa la zona di Pearl Harbour, ove gli Stati Uniti hanno creato un grande arsenale e fortificato la montagna circostante per farne una seconda Gibilterra, o piuttosto una nuova Singapore. Proprio a Pearl Harbour, base navale della marina americana, i Giapponesi, fin dal primo giorno del conflitto, hanno affondato o gravemente danneggiato una notevole parte della flotta americana del Pacifico.

Le isole di Guam e di Wake.

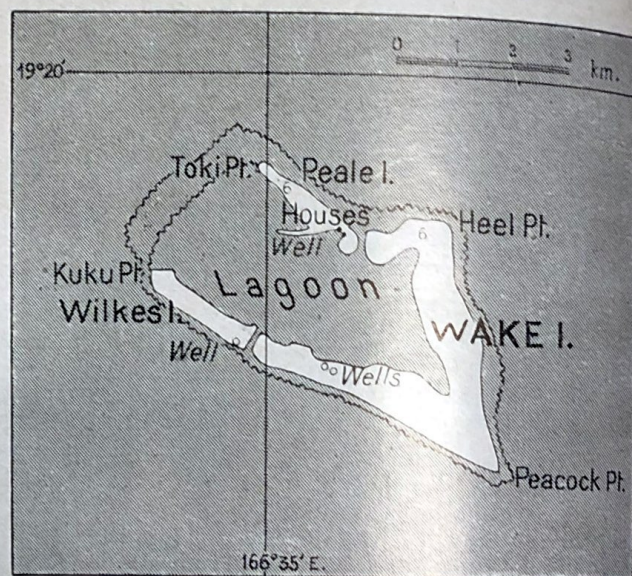
L'isola di Guam, la maggiore e la più meridionale del gruppo delle Marianne, ceduta dalla Spagna agli Stati Uniti d'America nel 1898, fin dai primi giorni della guerra è stata occupata dai Giapponesi, i quali hanno così privato gli Stati Uniti dell'unica loro base navale, il porto di Apra, tra le Hawaii e le Filippine. Vasta 534 kmq., l'isola ha una popolazione di 23.067 abitanti (1940), dei quali 21.000 indigeni, ed è nodo importante di cavi telegrafici sottomarini. Esporta soprattutto copra (51.000 dollari) e olio di cocco. Il capoluogo è Agaña, con 10.000 ab.; il porto commerciale, Piti.

Altri possedimenti degli Stati Uniti nel Pacifico sono le isole di Wake (kmq. 7,6), base aerea pure occupata dai Giapponesi; Howland (kmq. 2,26) e Baker (kmq. 2,18), entrambe quasi sull'Equatore; Palmyra; Fanning; Jarvis, piccolissime isole disabitate, facenti parte della Polinesia. Gli Stati Uniti posseggono, inoltre, una parte delle isole Samoa (197 kmq. e 13.000 ab.), col capoluogo Pago Pago (940 ab.), nell'isola di Tutuila, importante stazione navale.

Borneo.

Con i suoi 734.000 kmq. di superficie, è la più vasta isola di tutto l'arcipelago delle Indie Neerlandesi e la terza del mondo, dopo la Groenlandia e la Nuova Guinea. La parte N. e NO. (191.000 kmq.) dipende dalla Gran Bretagna (Borneo settentrionale britannico; Sultanati di Brunei e Sarawak); tutto il resto (543.000 kmq., ossia una superficie di poco inferiore a quella della Francia) appartiene ai Paesi Bassi.

Pianeggiante o collinosa a E. e a S., è, invece, assai montuosa a N. e a O., ove il Kinabalu, imponente massiccio granitico, raggiunge i 4200 m.; e da questi rilievi scendono lunghi fiumi ricchi di acque e largamente navigabili, i quali costituiscono le sole vie di penetrazione dell'isola, coperta in massima parte da intransitabili densissime foreste o da paludi pestilenziali. Benché nelle pianure alluvionali la malaria regni sovrana, esse sono le zone più popolose. I centri principali, che si trovano tutti nella zona costiera, sono costruiti su palafitte.

Borneo Settentrionale Britannico. – Ha una superficie di 76.000 kmq., una popolazione (1939) di 302.000 ab., di cui circa 340 Europei e 48.000

L'ISOLA DI WAKE.

Cinesi. Il capoluogo è *Jesselton*, con 4700 ab.; ma il centro più popoloso è Sandakan (14.000 ab.).

Nella regione si possono distinguere tre zone morfologiche: quella costiera, pianeggiante, alluvionale, coltivata soprattutto a riso e tabacco; quella collinosa retrostante, e infine quella montuosa, più interna.

I principali prodotti sono, oltre a quelli copiosi delle foreste, che ricoprono l'87,3 % del territorio, il riso, il caffè, il caucciù – esportato nel 1938 per 553.000 sterline – il tabacco e la copra.

LE ISOLE BORNEO E CELEBES.

Sultanato di Brunei (sotto il protettorato britannico). Ha un'area di 5787 kmq. e una popolazione (1939) di 38.000 ab., fra cui un centinaio di bianchi. Il capoluogo è *Brunei*, con 10.400 ab.

Le condizioni morfologiche e climatiche sono affini a quelle del Borneo settentrionale britannico, con prevalenza, però, dei terreni collinosi. Il principale prodotto è il caucciù, esportato, nel 1937, per 1.241.000 dollari malesi. Lo sfruttamento dei giacimenti di petrolio è appena iniziato.

Sultanato di Sarawak (sotto la protezione britannica). – Superficie 108.780 kmq.; popolazione 475.000 ab. Il capoluogo è *Kuching*, con 25.000 ab.

Il caucciù e il petrolio, esportati nel 1938 per circa 8 milioni di dollari ciascuno (quasi i due terzi del valore delle esportazioni), sono le risorse principali. Il petrolio (circa 1 milione di tonn. nel 1940) si estrae presso Miri e si raffina a Lutong. Esistono anche giacimenti di carbone, ma non sono ancora sfruttati.

Borneo Olandese. – Superficie 543.000 kmq.; popolazione circa 5.600.000 ab.

La maggiore sua ricchezza è il petrolio: i pozzi di Tarakan e Boenjoe, presso la costa orientale, dànno un prodotto che si aggira, pare, sui 4-5 milioni di tonn. all'anno e che viene raffinato nella grandiosa raffineria di Balikpapan.

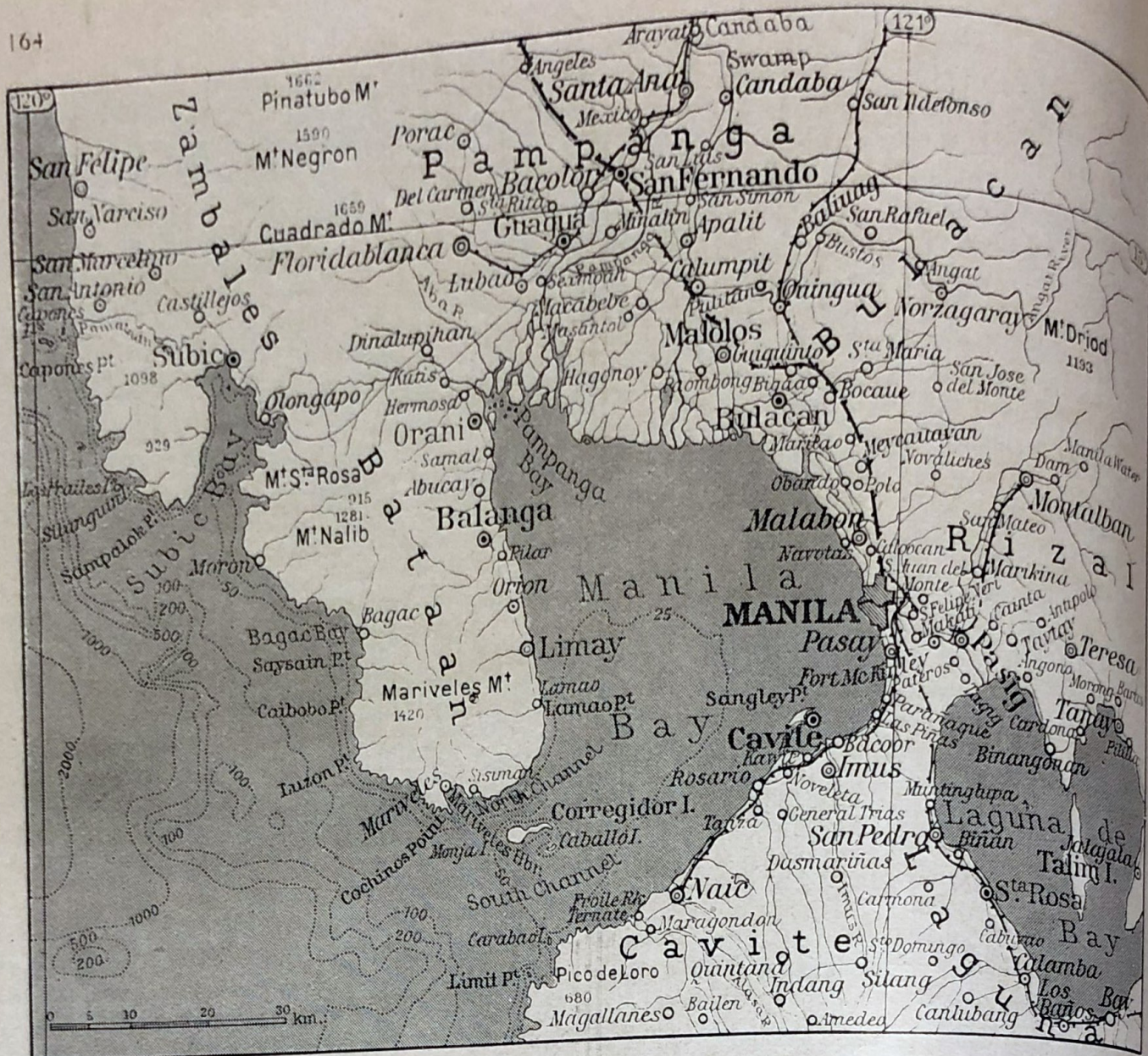
La miniera di Rantaupandjang, nel Beroe, dà circa 1.700.000 tonn. all'anno di carbon fossile. I prodotti agricoli sono gli stessi del Borneo Britannico, e cioè, legname, caucciù, riso, ecc.

Le isole di *Banka* e *Billiton*, fra Borneo e Sumatra, sono assai ricche di minerali di stagno.

Celebes.

Celebes è, dopo Borneo e Sumatra, la terza isola per estensione dell'Arcipelago malese (chilometri quadrati 179.400, con circa 2 milioni e mezzo di abitanti). Ha un profilo estremamente articolato, che la fa sembrare costituita da quattro lunghe penisole che si irradiano da un centro, separate da profondi golfi. Il territorio è quasi interamente montuoso, con vette che superano i 3000 m. (M. Latimodjong m. 3840); conta parecchi vulcani, di cui alcuni tuttora attivi. Il suolo è per la maggior parte coperto di foreste, in cui vivono, in condizioni ancora primitive, tribù di diverse razze e origini storiche, occupate nella caccia, nella pesca e in parte nell'agricoltura e nei traffici marittimi. I centri maggiori sono *Macasser* (ab. 85.000), all'estremità sud, ove risiede il governatore, e *Menado* (ab. 27.544) all'estremità nord-ovest della penisola di Minahassa. Attorno a questi centri si estende la zona più civilizzata e la migliore organizzazione agricola. Promettenti giacimenti di ferro, nikel e ligniti sono noti, ma solo in parte sfruttati.

Malesia Britannica.

La Malesia o Malacca Britannica, estremità S. E. del continente asiatico, si divide in *Stabilimenti dello Stretto:* l'isola di Singapore, l'isola di Penang con la provincia costiera di Wellesley e la città di Malacca, col retroterra; complessivamente, 3512 kmq. e 1.370.290 ab. Colonia della Corona britannica, retta da un Governatore, e *Stati Malesi* (128.510 kmq. e 3.973.000 ab., per il 56% Malesi, 27% Cinesi, 17% Indiani) retti da Sultani, ma sotto il protettorato britannico, con un Alto Commissario, che è il Governatore degli Stabilimenti dello Stretto. La penisola termina a S. di fronte all'isola di Singapore, il cui grande porto omonimo ha acquistato, per la sua felice posizione geografica, importanza mondiale. Potentemente fortificata dagli Inglesi, quest'isola ha enorme valore strategico, dominando la via per le Indie, per l'Insulindia e l'Australia. Anche assegnando un raggio d'azione di sole 2000 miglia alle forze marittime e aeree ivi dislocate, da questa base l'Inghilterra avrebbe dovuto es-

MANILA E LA SUA BAIA.

sere in condizione di dominare una zona che comprende i 3/4 dei territori e delle popolazioni dell'Impero britannico. Ma i fatti hanno smentito questa supposizione.

Regione non vasta la Malesia britannica, ma di grande valore economico: essa è infatti la maggior produttrice di caucciù (nel 1938-39 circa 380.000 tonn., su una produzione mondiale di un milione di tonn.) e di stagno (nel 1939, 54.000 tonn., su una produzione mondiale di 180.000 tonn.), soprattutto presso Kuala Lumpur. A Penang e a Singapore sono in attività grandi altiforni per la fusione del minerale. Non mancano, poi, l'oro (1168 kg. nel 1936) e il carbone (638.000 tonn. nel 1937).

La foresta tropicale occupa i tre quarti della superficie degli Stati malesi. Particolarmente apprezzato, fra i legnami, il *teak*, che non è attaccato dalle termiti. Altri prodotti che alimentano l'esportazione sono la copra, le frutta tropicali, il pesce secco e salato.

L' ISOLA DI TIMOR.

L'isola di Timor.

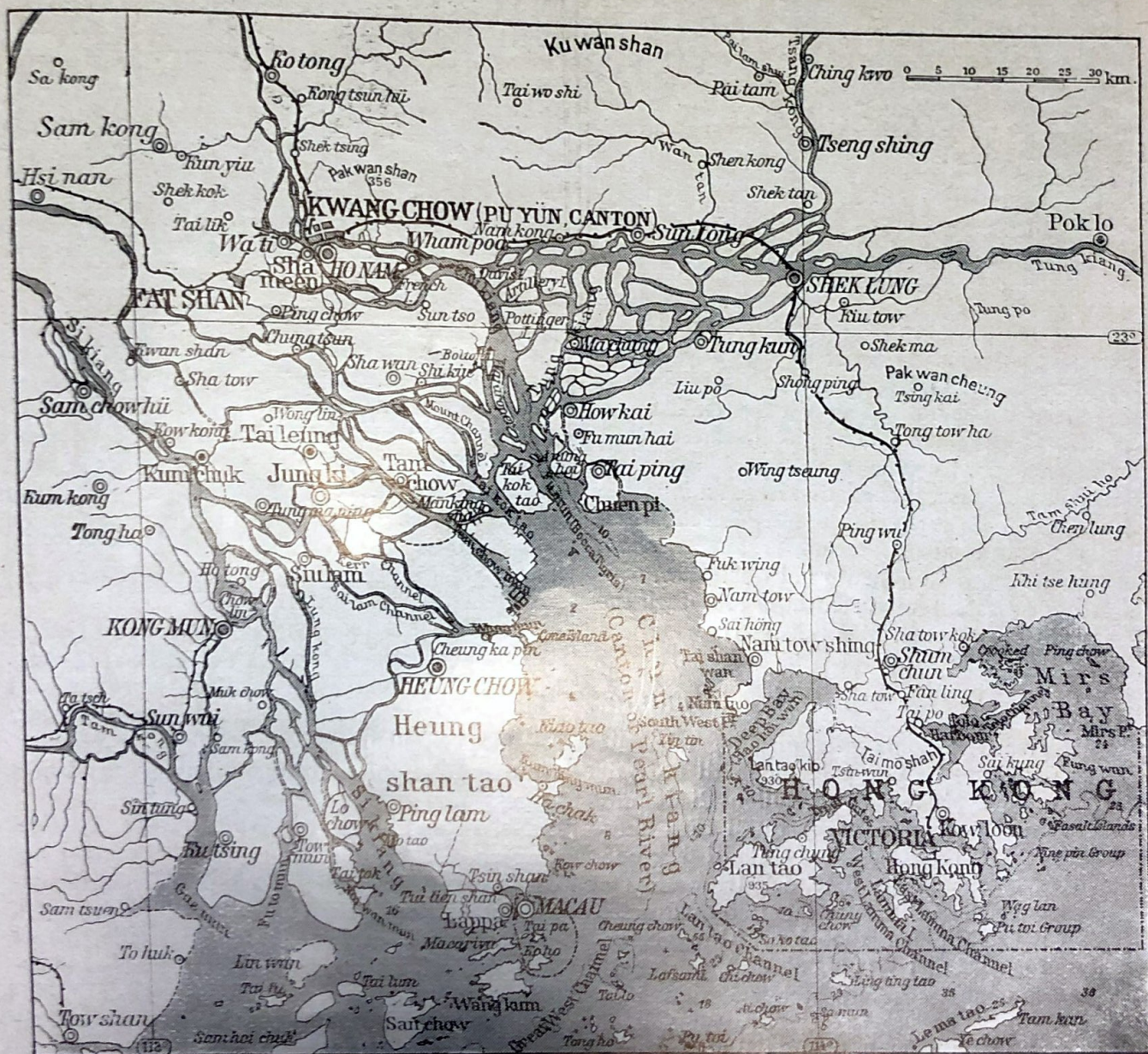
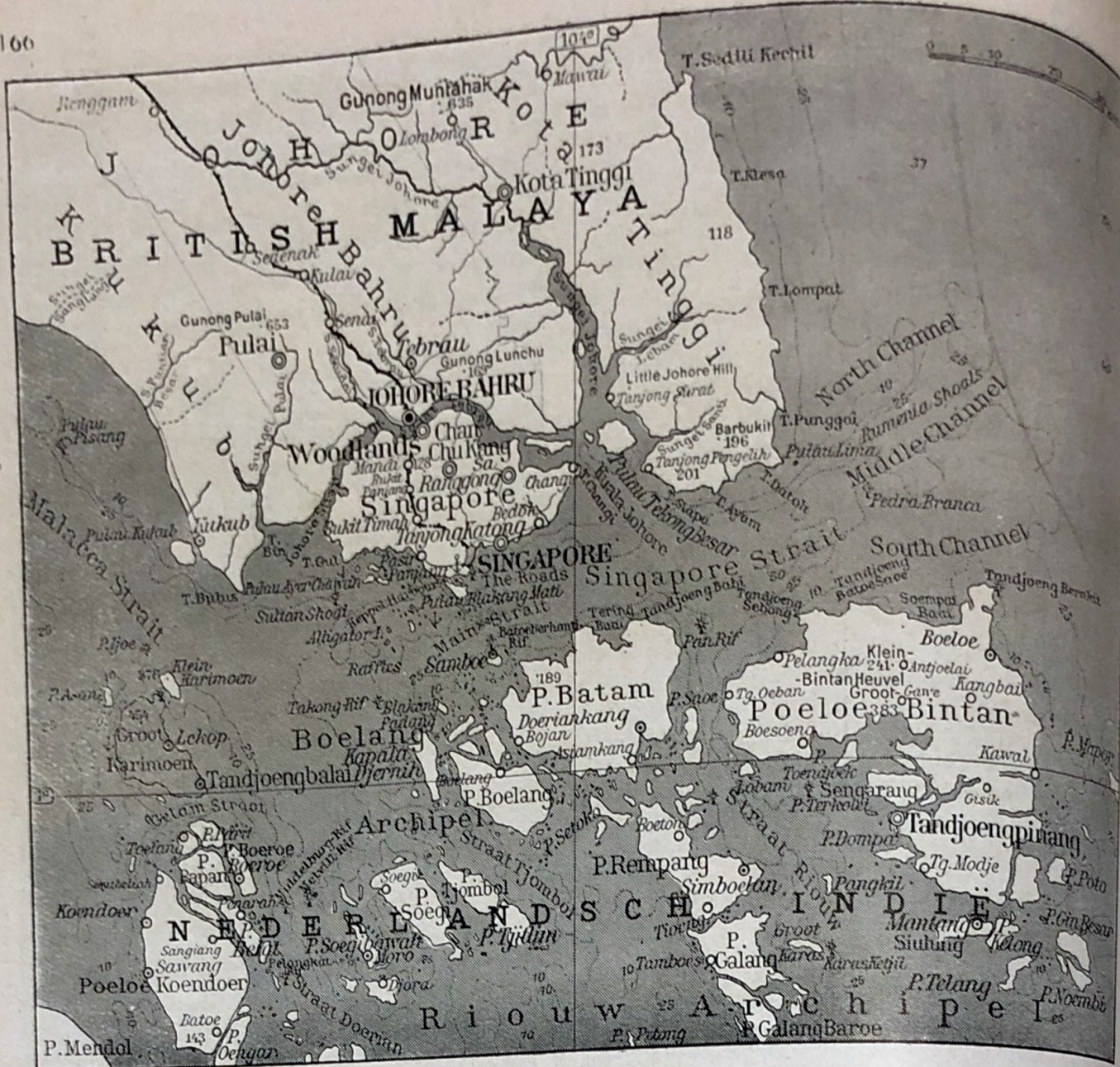
L'isola di Timor, situata fra l'Australia e Giava, è divisa tra i Paesi Bassi (13.000 kmq., con 360.000 ab.) e il Portogallo (18.990 kmq., con circa mezzo milione di abitanti). Questo possedimento portoghese, residuo dell'antico dominio portoghese in Australasia, è stato recentemente occupato dai Britannici. Vulcanica e montuosa (le cime più elevate raggiungono quasi i 3000 m.), essa produce principalmente caffè; ma vi si coltiva anche il cotone, il caucciù, la palma di cocco, il cacao, il tabacco, ecc. Vi si trovano giacimenti di rame, manganese e petrolio.

La capitale del possedimento portoghese è *Dili*, con oltre 3000 ab.

Hong-Kong.

Il possedimento britannico di Hong-Kong (1013 kmq. e 1.500.000 ab., quasi tutti Cinesi), occupato lo scorso dicembre dai Giapponesi, è costituito dall'isoletta di Hong-Kong (83 kmq.; centro principale Victoria, con 450.000 ab.), che la Cina fu costretta a cedere alla Gran Bretagna nel 1841, dalla penisoletta di Kowloon (41 kmq.; città principale New Kowloon, con 390.000 ab.), ceduta nel 1860 e che trovasi sulla terraferma opposta, e dal cosiddetto « New Territory », frastagliatissima penisola ricca di baie e circondata da molte isole, presa in affitto per 99 anni (fino al 1998).

Un secolo fa Hong-Kong non contava che 20.000 ab.; oggi è scalo importantissimo per l'Estremo Oriente e uno dei porti più attivi del mondo, non soltanto perché porto franco (tranne per il tabacco e i liquori) modernamente attrezzato e sbocco del ricchissimo retroterra cinese, ma anche perché il suo vasto specchio d'acqua fra i porti di Victoria e Kowloon può accogliere le maggiori flotte.

« La Gran Bretagna moltiplica le difese a Hong-Kong – scriveva sulle *Vie del Mondo* un nostro collaboratore nel marzo 1938 – cercando di intendersi col Portogallo che, all'imboccatura opposta della grande baia, possiede l'isola di

HONG-KONG.

SINGAPORE, ALL'ESTREMITÀ DELLA PENISOLA DI MALACCA.

Macao, così come da Singapore cerca di stabilire accordi con l'Olanda. Ma se, come tutto fa prevedere, il Giappone, impegnato ormai a fondo nella contesa con la Cina, si insedierà anche nella parte meridionale del Paese, mirando a Cànton, quale sarà la sorte di Hong-Kong? Non ci avviamo forse verso il tramonto dell'influenza inglese in quel mare, tramonto lontanamente annunziato sin dal momento nel quale, con sbalorditiva rapidità, crollava tutta la rete degli interessi inglesi concentrata a Sciangai? ».

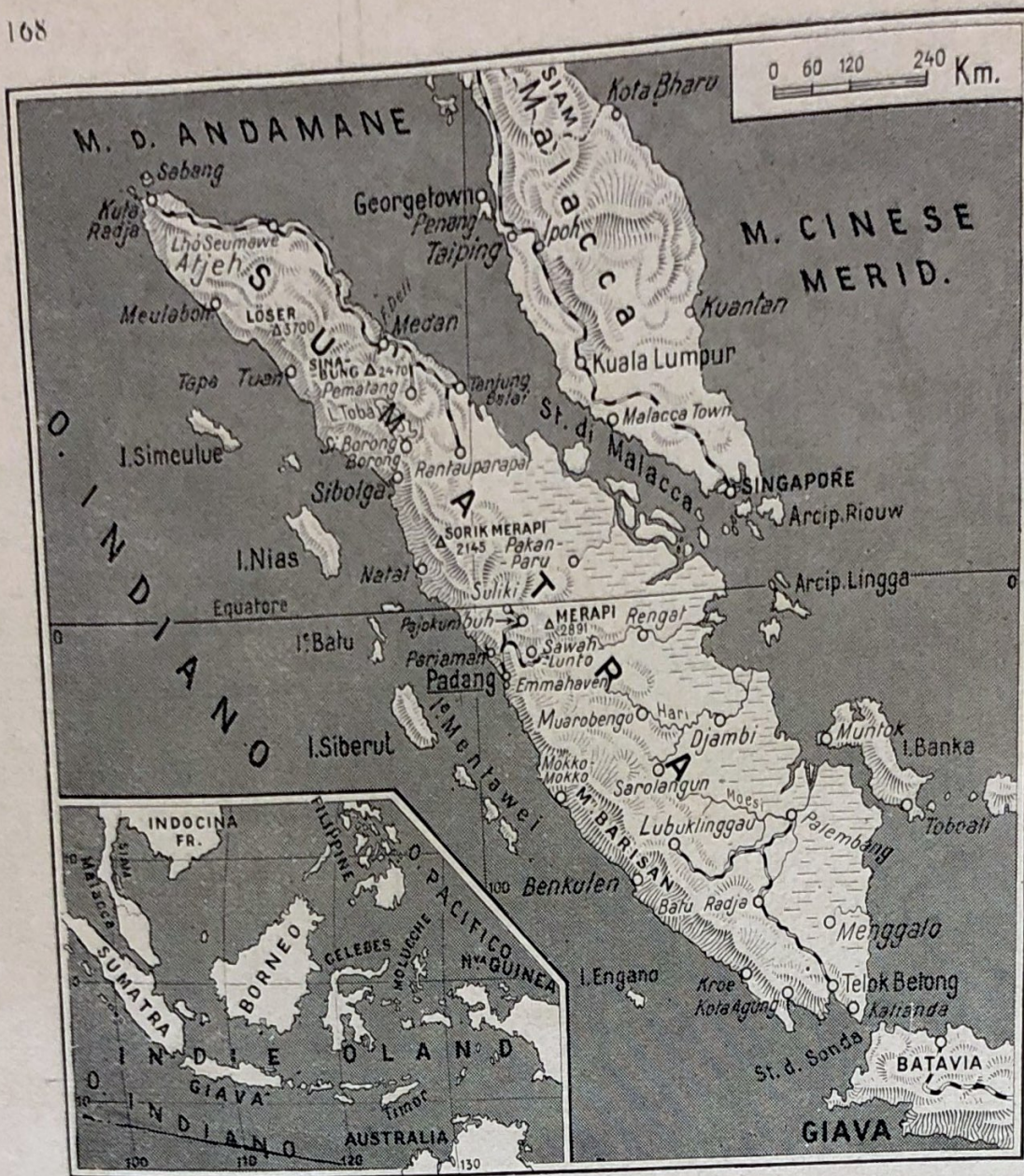
La Birmania.

La Birmania, Colonia britannica separata dall'India dal 1937, ha una estensione di 604.719 kmq. e una popolazione di 16 milioni di abitanti (valutazione del gennaio 1940), quasi tutti buddisti. La capitale, Rangoon (abitanti 400.000 nel 1931), è situata alla foce dell'Irrawaddy o « Fiume degli elefanti », ottima strada naturale, essendo navigabile per 1600 km. Altro centro importante è Mandalay (148.000 ab.), pure sull'Irrawaddi e detto la « Roma buddista » della Birmania.

Tutte le pianure, a cominciare dal vasto fertilissimo delta dell'Irrawaddy, sono un solo campo di riso: questo occupa, infatti, i due terzi dei terreni coltivati, e la sua produzione, largamente esportata e che con l'uso dei fertilizzanti potrebbe essere fortemente aumentata, si aggira sui 70-80 milioni di quintali annui. Segue per importanza il cotone, che nel 1939 ha dato 173.000 q., oltre a 400.000 q. di semi. Le colline e le montagne sono rivestite di foreste dalle essenze utilissime, fra le quali il *teak*, tanto pregiato per le costruzioni navali.

Le risorse minerarie sono notevoli: pozzi di petrolio (1 milione di tonn. nel 1939) si trovano specialmente nella Valle dell'Irrawaddy (uniti al porto di Rangoon mediante un oleodotto lungo 400 km.) e nelle isole costiere. Il sottosuolo contiene, inoltre, piombo argentifero, rame, zinco, stagno, tungsteno.

Nello scorso mese reparti di truppe cinesi del Governo di Chung King sono penetrati, d'accordo con l'Alto Comando inglese, nella Birmania settentrionale; da parte loro, i Giapponesi, oltrepassato il confine della Thailandia, hanno avanzato nella Birmania meridionale. Non si conosce ancora quali siano gli obiettivi del Giappone, ma è presumibile che uno di essi – attualmente, forse, il principale – sia quello di occupare la famosa « strada della Birmania ».

L'ARCIPELAGO MALESE.

L' ISOLA DI SUMATRA.

Questa strada, costruita negli ultimi anni da Ciang Kai Scek e lunga 1162 km., da Lashio (Birmania), ove ha termine uno dei rami della ferrovia proveniente da Rangoon, giunge a Kunming (Yünnanfu), in Cina, ove si allaccia alla strada per Chung King. Dopo la chiusura della frontiera indo-cinese, essa è praticamente l'unica via per la quale possono giungere a Ciang Kai Scek i rifornimenti degli Anglosassoni e la più breve per quelli dell'U. R. S. S. Essa oggi viene utilizzata per inviare truppe cinesi sul suolo birmano.

Ecco, in rapida sintesi, alcuni dati relativi al nuovo grande scacchiere di guerra apertosi ad un tratto nel Pacifico, dove il Giappone, preparatissimo a questo nuovo cimento, da cui dovrà risultare incontrastato il suo predominio sull'Oriente asiatico, ha già ottenuto notevoli risultati contro le forze alleate della Gran Bretagna e degli Stati Uniti d'America. Le ripercussioni di questi avvenimenti bellici, d'incalcolabile importanza per le prossime sorti del mondo, hanno effetti sensibili sullo svolgimento della guerra negli scacchieri mediterraneo e atlantico, da cui distolgono cospicue forze navali e aeree delle due Potenze anglosassoni e le privano di alcune fonti di materie prime essenziali.

Con l'estendersi dei settori d'urto nel lontano Oriente è avvenuto che nessun'altra guerra finora combattuta, neanche quella del 1914-1918, possa dirsi «mondiale», com'è veramente quella di cui siamo spettatori.

ANNA MARIA GOBBI BELCREDI

La nostra rivista *Le Vie del Mondo* si è già più volte occupata dei problemi del Pacifico e dell'Estremo Oriente e ha illustrato ampiamente le regioni che sono oggi in primo piano nel conflitto. Pensiamo di far cosa gradita ai lettori che desiderano approfondire la conoscenza su argomenti di tanta attualità, indicando loro i numeri de *Le Vie del Mondo* in cui sono stati trattati.

Oceano Pacifico: R. TRITONJ: *La situazione politica nel Pacifico*, novembre 1938-XVII. – M. MAFFEI: *L'Inghilterra alle porte del Pacifico*, ottobre 1940-XIX. – G. FIORAVANZO: *Il dramma del Pacifico*, febbraio 1942-XX.

Giappone: C. PESTALOZZA: *Cina e Giappone*, dicembre 1937-XVI. – R. TRITONJ: *L'«ordine nuovo» in Estremo Oriente*, novembre 1940-XIX. – A. TRONI: *Vecchio e nuovo Giappone*, aprile 1941-XIX. – M. MAFFEI: *Panorama politico dell'Estremo Oriente: il Giappone e il continente asiatico*, maggio 1941-XIX. – R. SERTOLI SALIS: *Le concessioni straniere in Cina e la politica nipponica*, dicembre 1941-XX. – E. G. VALENTINIS: *Il Giappone e il predominio dell'Asia Orientale*, febbraio 1942-XX.

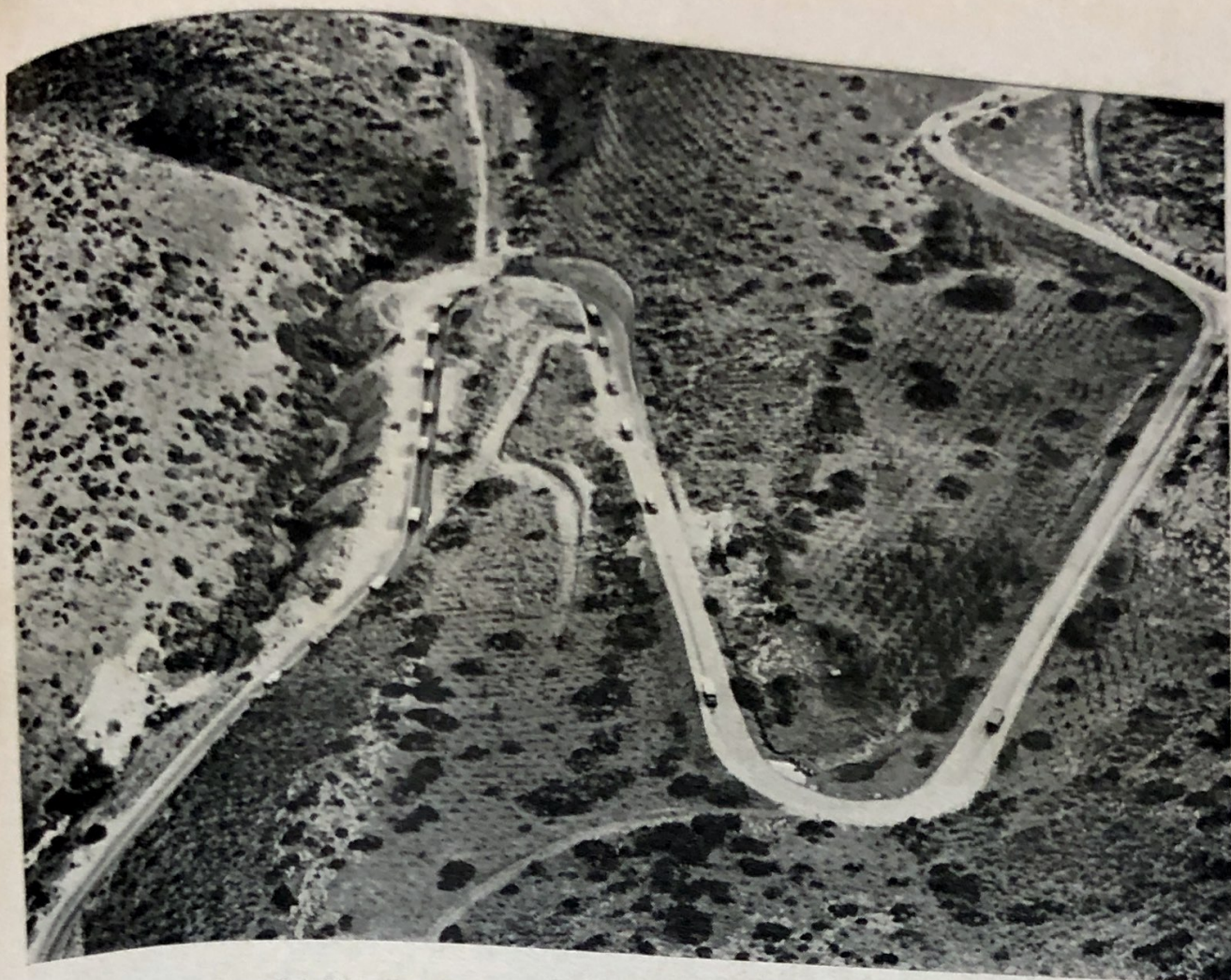
Isole Filippine: P. G. JANSEN: *Le Isole Filippine*, febbraio 1935-XIII. – G. CAPRA: *Manila*, febbraio 1937-XV. – P. STOPPANI: *Viaggio alle Filippine*, maggio 1937-XV. – R. CALZINI: *Le Filippine, chiave strategica dell'Estremo Oriente*, aprile 1941-XIX.

Hawaii: G. K. MENTASTI: *Le Isole Hawaii*, giugno 1934-XII.

Indie Olandesi: R. RICCARDI: *I possedimenti olandesi*, marzo e maggio 1940-XVIII. – R. GILBERTI: *Sumatra*, marzo 1939-XVII.

Malesia: A. CACICCHI: *Dall'orchidea all'albero della gomma*, novembre 1935-XIII. – R. ALMAGIÀ: *L'Impero britannico in Asia*, marzo 1938-XVI. – M. MAFFEI: *L'Inghilterra alle porte del Pacifico*, ottobre 1940-XVIII. – A. SAITTA: *Singapore, la Gibilterra d'Oriente*, settembre 1941-XIX. – A. PEREGO: *La Penisola di Malacca e Singapore*, febbraio 1942-XX.

Thailandia: R. RICCARDI: *Il Siam, paese degli uomini liberi*, giugno 1938-XVI. – M. VISMARA: *La nuova Thailandia*, luglio 1941-XIX.

Birmania: A. SENESI: *Rangoon*, settembre 1933-XI. – G. CAPRA: *La Birmania*, marzo 1934-XII. – G. CAPRA: *Le miniere argentifere di Bawdwin*, settembre 1934-XII. – G. DUCCI: *La Birmania e il conflitto attuale*, febbraio 1942-XX.

UNO SCAGLIONE INIZIA LE RAMPE DELL'UADI BAKUR (DA TOCRA A BARCE).

IMPORTANZA D'UNA STRADA MILITARE

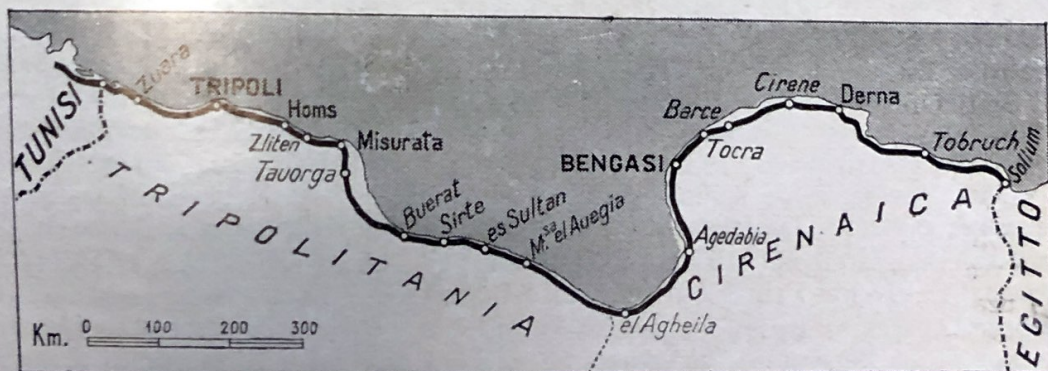
LA BALBIA

La litoranea libica, o meglio, la via Balbia, è in realtà un lunghissimo ponte gettato sul deserto sirtico a riunire due regioni che la natura, la storia, le condizioni di vita hanno separato: la Tripolitania e la Cirenaica.

Fu certo con intimo geniale intuito che il quadrumviro Balbo volle la continuità di quest'arteria stradale, di cui fino allora esistevano solo tronchi separati e che oggi ha un valore militare di capitale importanza, perché su di essa si fondano essenzialmente la vita e le possibilità d'azione di tutte le nostre forze della Libia.

A farsene un'idea, basterà pensare che da Tripoli a Tobruk e Bardia il grigio nastro asfaltato si svolge per circa 1600 km., e cioè su un percorso maggiore che da Milano a Siracusa.

E se nel primo tratto, da Tripoli a Homs, Misurata o poco oltre, esso attraversa zone abitate

LA VIA BALBIA È UN'ARTERIA DI ESSENZIALE IMPORTANZA NON SOLO DAL PUNTO DI VISTA MILITARE, MA ANCHE DA QUELLO ECONOMICO E DA QUELLO TURISTICO.

ed oasi coltivate, dopo Misurata, o esattamente dopo il villaggio di Gioda, la strada si lancia tra le sabbie della Sirtica, percorrendo distanze di diecine di chilometri tra l'uno e l'altro centro abitato, distanze interrotte ogni quarantina di chilometri da una piccola bianca casetta cantoniera, di stile prettamente locale.

A parte le cantoniere, da Misurata ad Agedabia, e cioè circa quanto da Roma a Torino, nei tempi normali non si trovavano risorse che a Sirte, ed anche qui molto modeste. Da Agedabia a Bengasi qualche tratto di verde rende più gradevole la strada; ma dopo la piccola, graziosa ed oggi martoriata città, di nuovo, fino a Tocra e ai piedi del Gebel, si attraversano regioni scarse di popolazione e di vita, finché – dopo alcune ardite svolte – si raggiunge il superbo Gebel, la meravigliosa conca di Barce e tutto l'altipiano ondulato, solcato da valloni boschivi, interrotto da campi di grano, stranamente somigliante alle nostre regioni collinose, e dove la ricchezza del suolo si sposa alla bellezza del panorama.

Ma a Cirene, o poco dopo, torna il terreno brullo e incolto che – salvo l'oasi fertilissima di Derna – accompagna col suo colorito giallo e monotono la strada fino a Tobruk, a Bardia, fino all'Egitto.

Oggi la situazione è naturalmente diversa. I bisogni della guerra han fatto sorgere qua e là, lungo l'interminabile percorso, posti di tappa, provvisti dell'occorrente alla vita e al transito dei reparti. Ma fino a pochi anni or sono, e cioè prima della costruzione della litoranea, la traversata della Sirtica offriva, su per giù, le stesse difficoltà dei tempi dei Romani o anche dei tempi più antichi, quando era considerata impresa paurosa ed irta di difficoltà presso che insormontabili. Coi mezzi di trasporto di allora (e si badi che i mezzi di trasporto son rimasti sempre gli stessi per parecchi secoli e non son cambiati se non in questi ultimi decenni), il percorso di centinaia di chilometri come quello della Sirtica – data la scarsità d'acqua, l'assenza di luoghi abitati, la mancanza di popolazione – era impresa di eccezione.

Il passaggio, poi, di grossi reparti militari dall'una all'altra regione era qualcosa di quasi impossibile. Nella storia di tutti i tempi, infatti, due sole traversate si ricordano e vale la pena di rievocarle.

La prima avvenne nel 308 a. C., e ne fu protagonista un certo generale Ofella, di cui non si hanno molte notizie, ma che doveva essere una testa calda e un animo ardito, a giudicare dalle sue avventure.

Guerriero valoroso, giunge rapidamente al grado di generale o qualcosa di simile. Irrequieto e ambizioso, si ribella a Tolomeo il Lagida; lo combatte; diventa Principe di Cirene. Ma non è pago del trono raggiunto, e poiché è scoppiata la guerra tra Siracusa e Cartagine, egli si allea ad Agatocle Siracusano. Questi divisa di portare la guerra in Africa, sul campo stesso dell'avversario, e Ofella gli promette di raggiungerlo sotto Cartagine. Organizza, quindi, con superbo ardimento e con accorta preveggenza, la traversata della Sirtica, e si avvia, con 10.000 fanti, 600 cavalli, 100 carri, 300 bighe e carrette. Non basta: a questo nucleo di forze armate segue una folla di circa 10.000 persone, emigranti in cerca di nuove terre, famiglie intere, masserizie, impedimenti d'ogni genere.

La marcia, di cui parla Teofrasto, è penosa. Sofferenze indicibili: fame, sete – soprattutto sete! – serpi velenosi (che erano specialità della Sirtica). Tutto congiura contro gli ardimentosi, costretti talvolta a nutrirsi di erbe e dei frutti di lentisco (*zizyphus*). Due mesi dura la penosa traversata dalla Cirenaica alla Tripolitania, finché la spedizione arriva al campo di Agatocle.

Ma qui alla straordinaria impresa è riservata la fine più inattesa: Agatocle, geloso o sospettoso dell'avventuriero Ofella, lo chiama al campo con un pretesto e lo fa ammazzare. Quanto alle truppe, in gran parte greche, egli, senz'altro, le assolda e le incorpora nelle proprie forze.

L'impresa è finita.

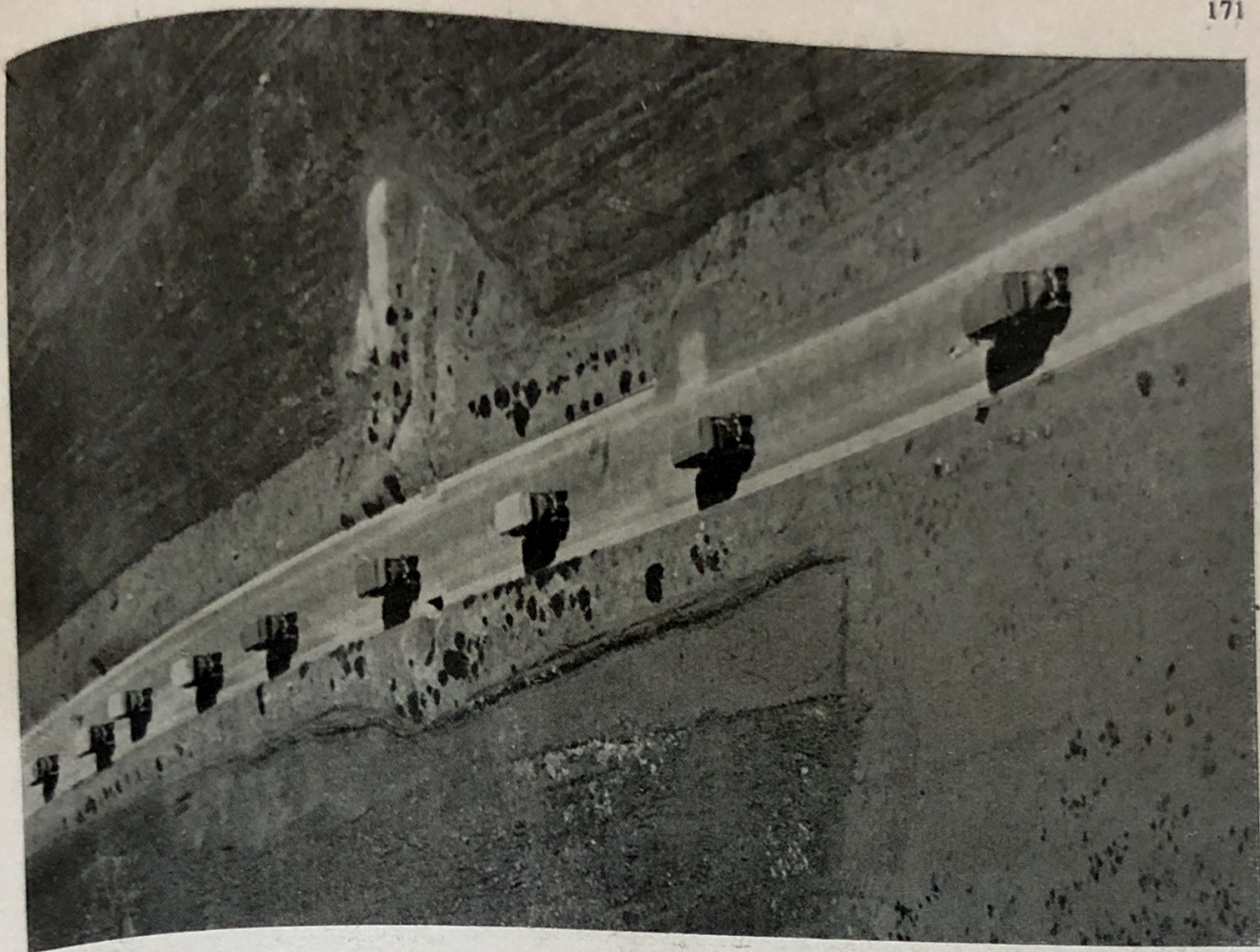
Più nota nei suoi particolari è la seconda traversata militare della Sirtica, quella di Catone, durante la guerra civile.

Lucano, nel suo poema *Pharsalia*, le dedica il libro IX, infiorato di molta poesia, se non brillante di esattezza storica; ma le notizie che se ne hanno da varie fonti (Plutarco, Strabone ecc.) bastano a ricostruire le linee generali della difficile e, in sostanza, ben riuscita operazione militare.

È l'anno 48 a. C.

A Farsaglia Pompeo è battuto e si rifugia in Egitto. Gran parte dei suoi partigiani si raccoglie a Corfù con Catone, che, appena in forze, decide di passare in Africa. Con grossa flotta egli costeggia il capo Matapan, l'isola di Cerigo, e per Creta si avvia all'opposta sponda, che raggiunge al capo Ficunte (Ras Aàmer o Ras Sun), « sporgente a settentrione più di ogni altra spiaggia della Libia », afferma Strabone. Evidentemente il Romano battuto ha cercato il percorso di mare più breve, per sfuggire alle navi avversarie che dominano il Mediterraneo.

Superata l'opposizione degli abitanti del luogo, parte dei seguaci di Catone riesce a sbarcare; ma presto tutti riprendono il mare e scendono a terra definitivamente a Palinuro (Lucano) o Paliuro (Strabone), che, secondo alcuni, è l'odierna Ain el Gazala, tra Bomba e Tobruk. Lo stretto seno di mare, infatti, si prestava assai bene per le navi dell'epoca (oggi non è più adatto che per piccole imbarcazioni) ed è vicino alla modesta, ma preziosa Ain el Gazala (fonte di Gazala).

Intanto, Pompeo è ucciso, come ognuno sa, ad Alessandria d'Egitto. La notizia, giunta al campo dei seguaci di Catone, vi porta dapprima

LA LITORANEA NELLA ZONA DI BARCE, TRA CAMPI ARATI.

(*Fot. R. Aeroporto di Bengasi*)

sgomento e incertezza sul da fare, fino a che Catone, con la sua formidabile energia, ma anche con la sua irriducibile avversione a Cesare, non decide di recarsi nella regione dove già fu Cartagine, per riunirsi al Re Giuba, che egli sa partigiano di Pompeo. Occorre, dunque, traversare la Sirtica, ma prima ancora raggiungere per Cirene la zona di *Berenice*, l'attuale Bengasi, dove si stabilirà la base d'operazione.

Da Ain el Gazala a Berenice son circa 400 chilometri, da aggiungere a quelli della Sirtica, e parecchi ostacoli da superare.

Cirene nemica resiste a Labieno – il luogotenente di Cesare nelle Gallie, diventato poi suo nemico, ed ora al seguito di Catone –, ma poi cede. Traversato il fertile altopiano di Barce, i Pompeiani giungono a Berenice, porto allora sicuro e capace. Ivi si raccoglie e si organizza la spedizione che deve affrontare la Sirtica.

Secondo Lucano – che però non è suffragato da altre fonti – fu tentata dapprima la traversata marittima, fallita per lo stato del mare: la tempestosa Syrtis non volle smentire la sua fama.

Sia o non sia avvenuto questo tentativo, sta di fatto che la traversata avvenne per via di terra e dopo accurati preparativi logistici.

« Forse, quando natura dette da principio forma al mondo, lasciò le Sirti in posizione indecisa fra terra e mare, perché né furon sì depresse da formar fondo marino, né rimaser libere da inondazione. È una zona inaccessibile per le sue incerte condizioni: mare interrotto da secche, terra intersecata da fondali, dune numerose battute dal flutto sonante. La natura incurante ha così lasciato inutile questa parte del mondo » (1).

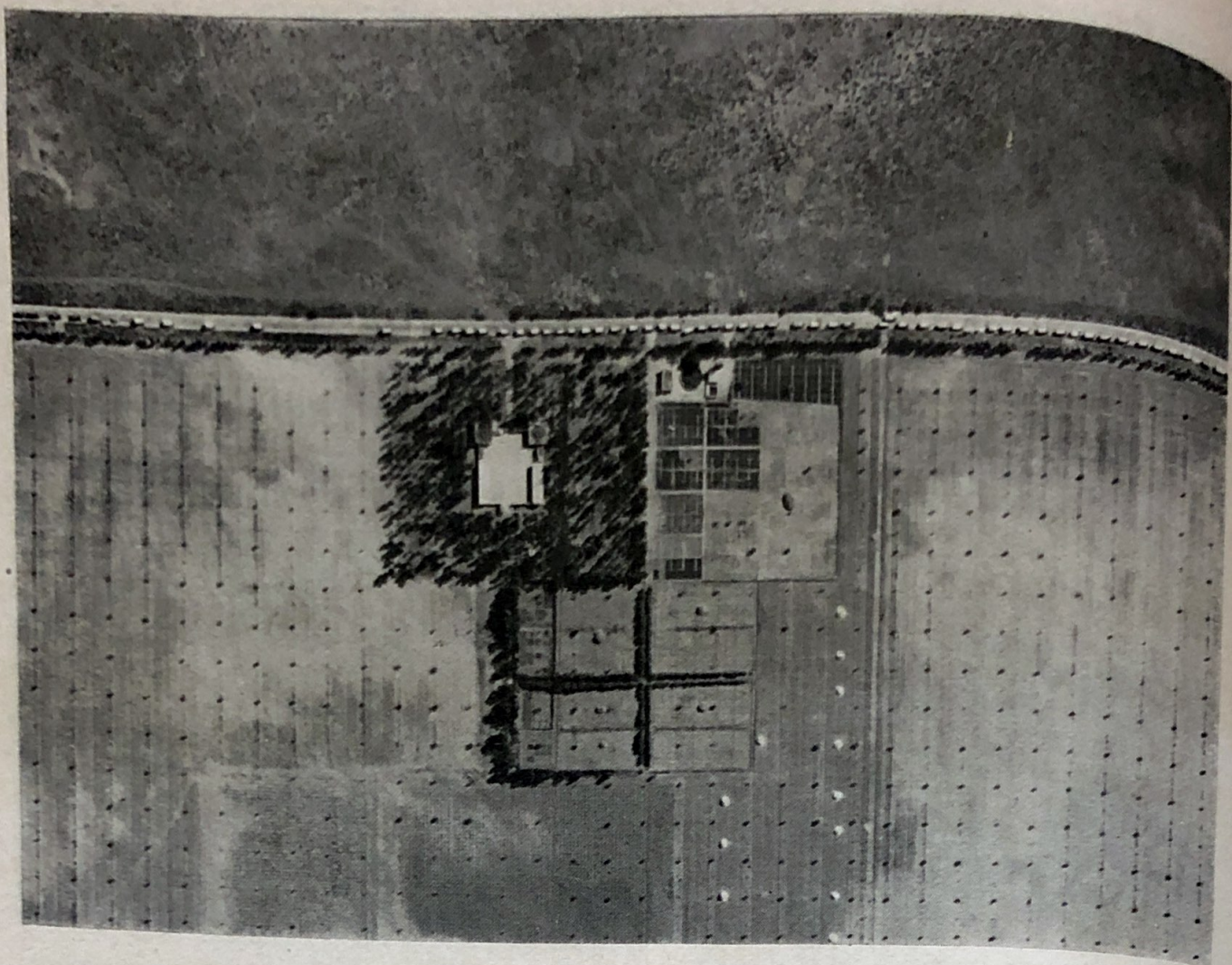
La stagione invernale favoriva, entro certi limiti, l'impresa, perché evitava i forti calori e diminuiva il fabbisogno d'acqua; per giunta, la regione, tutta pianeggiante, facilitava i trasporti. Furono raccolti nel maggior numero possibile carri e carrette d'ogni sorta, asini da soma (allora non esistevano in Libia i cammelli) e tutto il necessario per trasportare vettovaglie ed acqua.

Le forze furono divise in scaglioni distanziati tra loro, per il più opportuno sfruttamento delle risorse idriche.

Temendosi molto le morsicature dei serpenti, per cui la Sirtica aveva fama spaventosa, furono assoldati – afferma Lucano – i Psilli, uomini non solo abituati al morso dei serpenti, di cui non soffrono, ma capaci di medicare quelli che erano morsicati, succhiando le ferite.

Soprattutto fu curata la parte morale.

Catone sapeva bene quale impressione faceva sulla sua gente la sola parola « Sirte ». Da buon comandante, pensò che fosse necessario sollevare gli spiriti dei suoi con l'esempio della sua

(1) Lucano, *La Farsaglia;* libro IX, vv. 303-311, (traduzione di Luigi Bonfigli)

AUTOCOLONNA IN SOSTA.

attività instancabile, della sua fede sicura. « Sì, voi dovrete soffrire il caldo, la sete, la sabbia, i serpenti...; ma il valoroso non si sgomenta di fronte alle difficoltà; le affronta, le vince, e ne è fiero. Voi mi vedrete alla vostra testa nelle marce più penose, nei punti più difficili, nelle lotte più dure... ».

E, infatti, a piedi e in testa ai suoi uomini, egli si avviò per la Sirtica.

Le difficoltà reali non furono inferiori all'aspettativa. Tempeste di vento, assenza di ricoveri, scarsità di cibo, mancanza d'acqua, malattie, morsi di serpenti velenosi, tutto provarono i ferrei soldati di Catone per due mesi, ché tanto durò la traversata fino a Leptis.

Non seguirò Lucano nel racconto delle spaventose e favolose peripezie sopportate dai seguaci di Pompeo; ma chi conosce la Sirtica può facilmente immaginarle, e può apprezzare di quanto prestigio godesse il capo:

« Se ne va pedone innanzi alle schiere anelanti, portandosi in mano gli astilli; non comanda, ma insegna con l'esempio a tollerare i calori; non si fa portare a spalla sdraiato in lettiga, né seduto in carretta; dorme pochissimo. Quando si trova una fonte e i soldati assetati fanno a gara a chi primo beva, egli è l'ultimo ad attingere; aspetta che abbian bevuto anche i vivandieri » (1).

(1) Lucano, *op. cit.*, vv. 587-593.

Giunti a Leptis Magna, i Romani finalmente presero riposo pel resto dell'inverno. Non sappiamo con precisione quali e quante le perdite, certamente assai gravi se sconsigliarono Catone dal proseguire la marcia e lo indussero ad arrestarsi lungo la via, senza raggiungere la meta.

Dopo l'impresa di Catone nessun esercito tentò l'immane fatica.

Con l'occupazione italiana della Libia, più volte nostri battaglioni percorsero tratti della Sirtica, così come si spinsero nell'interno. Nel periodo della rioccupazione, dopo la guerra mondiale, nostre unità della Cirenaica presero spesso contatti con quelle della Tripolitania, spingendosi da una parte e dall'altra nella Sirtica; ma una vera traversata da Bengasi a Tripoli con grossi reparti, anzi con un'intera grande unità, non si ebbe che nel 1938, cioè circa venti secoli dopo l'impresa di Catone.

Vinto ormai il deserto con l'automobile, che abbrevia le distanze, gettato il gran ponte di asfalto, se ne esperimentò la capacità logistica con una manovra brillantemente eseguita da un nostro Corpo d'Armata, il XXI, che dall'estrema guarnigione di Bardia – per Tobruk, Cirene e Barce – si raccolse a Bengasi, donde iniziò la marcia verso Tripoli. Fu la prova generale, prima della reale applicazione; fu l'indice di quello che la litoranea doveva rendere nella guerra.

Il XXI Corpo d'Armata aveva parte delle sue forze in Bengasi, ma il più era nelle guarnigioni di Barce (circa 100 km. di distanza), di Derna (300 km.), di Tobruk (490 km.), di Bardia (600 circa). Come già per le spedizioni di Ofella e di Catone, Bengasi fu centro di raccolta e base di partenza. Come per incanto, sorsero nei suoi dintorni villaggi di tende, ampi depositi di lubrificanti, di carburanti, di acqua, di viveri.

Nello stesso tempo si procedette all'organizzazione logistica della strada. Erano, oltre i 500 o 600 km. già percorsi per la radunata, altri 1070 km., da Bengasi ed Azizia, il borgo della Tripolitania dove il corpo d'armata doveva portarsi, poiché di là doveva aver inizio una importante manovra con altri corpi d'armata. Secondo i regolamenti e le norme del tempo (son pochi anni, ma intanto la motorizzazione ha fatto passi giganteschi) la tappa media automobilistica di grosse colonne si calcolava su 120 km., ma si pensò che in Libia si potesse e si dovesse fare di più; si contò sull'ottimo addestramento del personale, su una accurata preparazione logistica, sulla buona volontà di tutti, ma anche sulle particolari condizioni della strada, a grandi rettifili e senza attraversamenti di abitati.

Tutto sommato, si previde un percorso giornaliero assai maggiore: vedremo che in certi casi si riuscì a superare il doppio di quello regolamentare.

Poiché la via è... quello che è, e i suoi centri abitati, per quanto modesti e di scarse risorse, andavano sfruttati, così le tappe risultarono disuguali in lunghezza, ma si potè cominciare dalle più brevi per il primo allenamento dei reparti. Dove mancava l'abitato si creò *ex-novo* un centro logistico, piccola cittadina di tela e di legno, dalla vita effimera, ma preziosa.

Così la prima tappa fu fissata ad Agedabia (157 km.); la seconda in un improvvisato centro logistico presso l'Arco che ricorda il sacrificio dei Fileni (191 km.); lak terza a Sirte (217 km.); poi a Misurata (253 m.), e infine ad Azizia, ancora 253 km., e cioè – come si vede – più dei doppio della tappa regolamentare.

Al ritorno, poi, si fecero tappe anche maggiori (ad esempio, 318 km., Bengasi-Derna), che furono veramente prova di perfetta organizzazione dei servizi e di completo allenamento del personale.

Tutto ciò è da considerarsi come di massima, per i più importanti scaglioni composti di automezzi capaci di raggiungere individualmente la velocità di 35 km.-ora e, in colonna, quella di 25-30. Uno scaglione a parte fu costituito con automezzi notevolmente più lenti e pei quali – con la riduzione del percorso giornaliero – fu

L'AUTOCOLONNA PARTE DA BENGASI. (*Fot. Dinami, Bengasi*)

necessario aumentare il numero delle tappe previste. Lo scaglione, infatti, si fermò ad Agedabia, ad Arco Fileni, a Es Sultan (km. 157), a Buerat (147 km.), a Mario Gioda (103 km.), tutte località dove fu necessario l'impianto di basi logistiche, ed infine ad Azizia (162 km.).

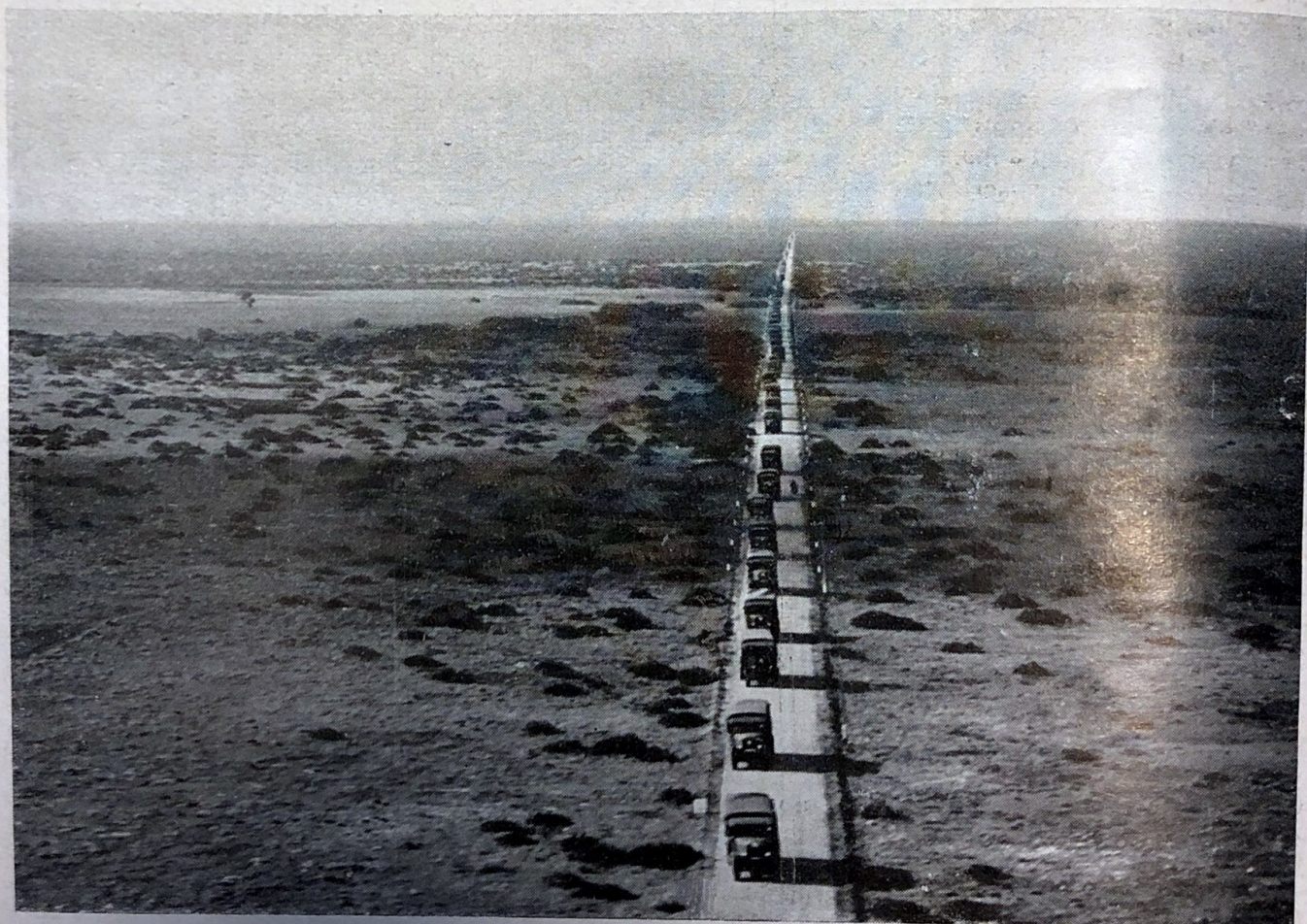
In ciascuna località di tappa si provvide a raccogliere tutto il necessario alla vita delle colonne ed al loro rifornimento. Viveri, acqua, legna per le cucine, medicinali, infermerie provvisorie, depositi di lubrificanti e di carburanti, mezzi di ricambio e di riparazione per gli autocarri, e via dicendo. In qualche posto si potè persino portare del ghiaccio, prezioso in quel periodo di metà maggio-giugno, che è la stagione favorita del famoso «ghibli», il vento caldo e polveroso che tutti conoscono.

Importantissima l'organizzazione del rifornimento carburanti e acqua per gli automezzi. Bisogna pensare che – benché la colonna fosse divisa, come è naturale, in più scaglioni – ciascuno di questi era ancora formato da molte centinaia di automezzi, che, giungendo tutti insieme ai depositi di tappa, avrebbero richiesto molte ore per il rifornimento, se questo non fosse stato intelligentemente predisposto.

Pensate ai minuti, non molti, necessari ad un autista per rifornirsi di benzina ad un rifornitore stradale. Moltiplicate questi «non molti minuti» per parecchie centinaia di automezzi. Ripetete questo stesso lavoro, dopo il rifornimento di carburante, per quello dell'olio e dell'acqua, e vedrete che si raggiungono tempi assai importanti. Ora, aggiungere per gli autisti alcune ore di attesa ai rifornimenti, dopo le molte ore di guida (12 e fino 14), significava toglier loro il necessario riposo e compromettere il seguito della marcia.

Fu, quindi, data all'organizzazione dei rifornimenti importanza grandissima; si escogitarono pratici ed opportuni sistemi, dividendo il complesso centro in parecchi gruppi provvisti di pompe, imbuti e quant'altro era necessario; organizzando ben studiati turni tra i rifornimenti d'acqua, di olio, di benzina, di gasolio, e via dicendo. A cose fatte, si riscontrò che in poco più di un'ora uno scaglione di 500 a 600 automezzi poteva sicuramente rifornirsi di tutto.

A parte quanto si poteva trovare alle basi, fu anche stabilito che ogni automezzo portasse, col suo carico, una piccola ma sempre pronta scorta di carburanti, di viveri e di acqua, così che, se anche avesse dovuto fermarsi per guasti o per altre ragioni, avrebbe sempre potuto vivere per 24 ore e, riparato il guasto, portarsi alla tappa più vicina.

In coda ad ogni scaglione marciava un reparto di soccorso, con officina e meccanici per le occorrenti riparazioni. Dirò subito, però, che soccorsi non furono necessari quasi mai, perché in tutto il formidabile movimento – più di 1300 automezzi, per più di 3000 km. complessivi,

IN MARCIA LUNGO LA LITORANEA.

IL COMANDO DEL XXI C. D'A. È INSTALLATO SU DUE AUTOCARRI FACENTI FUNZIONE D'UFFICIO.

andata e ritorno – solo 4 (quattro!) autocarri si fermarono lungo il percorso.

È, quindi, chiaro che all'accurata preparazione logistica corrispose, da parte degli ufficiali e delle truppe, la più brillante esecuzione. Il loro entusiasmo, il loro impegno per l'attuazione di un'impresa veramente nuova nella storia della motorizzazione, il loro affetto per il corpo d'armata a cui erano fieri d'appartenere, tutto contribuì a che la brillante riuscita de l'impresa fosse nella ferma volontà di tutti.

Inutile dire che non solo nei comandi di tappa, ma anche in parecchie altre località, opportunamente scelte, era stato organizzato un servizio di segnalazioni che, a mezzo filo o a mezzo radio, informava il Comando sull'andamento della marcia. Un aeroplano, per giunta, sorvolava le colonne e riferiva sul loro viaggio.

Tutto ciò potrà sembrare perfino eccessivo, oggi che la strada libica è percorsa correntemente da centinaia di automezzi, in tutti i sensi. Ma è da considerare che oggi la strada ha un'attrezzatura logistica completa e stabile, mentre allora questa dovette essere impiantata da capo; e, del resto, anche dopo di quella volta un movimento collettivo e compatto di un intero corpo d'armata (due divisioni e truppe di corpo d'armata) non si è più verificato.

Così, l'alba del 13 maggio vide il primo scaglione sfilare alla periferia di Bengasi e lanciarsi nella Sirtica.

Disciplina di marcia perfetta. A chiuder gli occhi, si udiva il ritmo cadenzato degli automezzi, che passavano a ugual distanza l'uno dall'altro... Poi un più lungo silenzio: le maggiori distanze tra le sezioni; poi di nuovo lo stesso ritmo, per un'ora e mezzo o due, ché tanto durava lo sfilamento di uno scaglione. Dall'alto era un superbo spettacolo d'ordine e di forza. Quattro giorni dopo, nel pomeriggio del 17 maggio, il quadrumviro Balbo passava in rivista, nella piazza del Castello di Tripoli, la prima divisione che, proveniente da Derna-Tobruk, sfilava in ordine perfetto per la capitale della Tripolitania.

Raccoltosi intorno ad Azizia, il Corpo d'Armata partecipò alle grandi manovre della Gefara, alla presenza di S. M. il Re, e poi, dopo la brillante prova data nelle interessanti esercitazioni e dopo due giorni di riposo, riprese la marcia di ritorno, che fu ancora più celere, perché – forti dell'esperienza precedente – si riuscì a far muovere tre scaglioni nello stesso giorno, suddividendo i mezzi delle basi logistiche in tre sottobasi, che – su larga fronte – operavano contemporaneamente. Ciò permise di guadagnare ancora due giorni sul complesso del trasferimento.

Non molto tempo è passato da allora, ma molti avvenimenti.

Nella offensiva o nella difensiva, in periodi lieti o dolorosi, fu sempre per il serpeggiante nastro d'asfalto che, dai porti di sbarco, transitarono le nostre forze e i nostri mezzi; fu sempre la «Litoranea» alimentatrice unica e preziosa di energie e di vita per le nostre truppe, per il nostro prestigio, per il nostro trionfo sulla quarta sponda.

MARIO CARACCIOLO

PERCORRENDO QUESTI PAESI, VOI INCONTRATE SPESSISSIMO COLLEGHI DI OGNI NAZIONE...

ARCHEOLOGIA DI IERI E BATTAGLIE DI OGGI SULLE RIVE DEL MEDITERRANEO

Inaugurandosi l'VIII anno accademico della Sezione Lombarda dell'Istituto di Studi Romani, il prof. Renato Bartoccini, che, abbandonato temporaneamente l'alto incarico di R. Sopraintendente alle Antichità della Lombardia, veste oggi il grigio-verde, pronunciò una succosa prolusione sul tema attualissimo Archeologia di ieri e battaglie di oggi sulle rive del Mediterraneo. *Ne pubblichiamo il testo, sicuri di far cosa gradita ai nostri lettori.*

Molto probabilmente qualcuno, leggendo il titolo di questa mia conversazione, accademicamente definita col pomposo titolo di prolusione, avrà detto: « Guarda guarda, anche l'archeologia si ringalluzzisce e riveste la bardatura di guerra! » e avrà sorriso alla rievocazione dell'archeologo di maniera, di pelo bianco, barbuto, e magari anche barboso, occhialuto, reumatizzato, curvo il capo su libri di arduo contenuto o su qualche cimelio rivelante i suoi segreti attraverso lo spesso cristallo di una lente a forte ingrandimento.

Voglio sperare che, avendo ora visto me, che non sono neppure uno dei più giovani campioni della schiera dei miei colleghi, questo tale vorrà avere la cortesia di riesaminare almeno in parte la sua prima impressione e concedere benevolo e paziente orecchio a quanto mi accingo a dire.

Avete, infatti, dinanzi a voi, egregi ascoltatori, un bel tipo di archeologo (e, se ve lo dico io, potete crederci); tanto bel tipo, che potrebbero benissimo, per lui, invertirsi i termini del titolo formulato per la sua comunicazione e farlo diventare anche: *battaglie di ieri e archeologia di oggi*, o *archeologia e battaglie di ieri e di oggi*, giacché il risultato sarebbe sempre lo stesso. Non per niente dicono i miei colleghi, e magari qualcuno con lieve intenzione maligna, che io sono un *archeologo militante*.

PAVIMENTO E COLONNATO DEL FORO DI GERASA.

Sta di fatto, però, che la professione da me scelta non mi ha messo mai in contrasto con la realtà della vita. È come se io fossi permanentemente alla guida di un'automobile, per una strada piena di movimento di veicoli incalzantisi nei due sensi: un occhio nello specchio retrovisivo, ove osservo tutto ciò che si agita alle mie spalle in una successione sempre rinnovantesi di cose e di fatti, e un altro occhio fisso innanzi verso le mète vicine e lontane, che intendo dominare e raggiungere.

In questo modo – ed ora sia detto senza metafore – ho percorso, in oltre venti anni di vita professionale, un largo arco di mondo, di quello cosiddetto antico, ché di quello nuovo sento sempre più il disgusto, e credo di non essere il solo.

Ancora una premessa, e poi vengo al tema. Da quanto sono per narrarvi non crediate che voglia fare dell'autobiografia a buon mercato. Saranno impressioni e aneddoti, nei quali vorrei che vedeste non tanto il protagonista, quanto una certa morale, che io non vi dirò, perché voi, nella vostra intelligenza, l'afferrerete certamente subito.

Cominciai la mia carriera di archeologo in Egitto; fui poi per parecchi anni in Tripolitania, spingendomi anche nella vicina Africa settentrionale francese, e passai infine sulle rive orientali del Mediterraneo in Palestina, in Siria e in Turchia, risiedendo spesso e per lunghi periodi in Transgiordania e raggiungendo i confini dell'Iraq. Tutto questo senza trascurare nessuno di quei più o meno ampi brandelli di chi sa quale cataclisma, rappresentati dalle isole del Mediterraneo, da Malta a Creta, alle Cicladi e alle Sporadi, a Cipro.

Arco di mondo fatto di storia e dei monumenti più diversi, ai quali gli uomini hanno affidato per millenni il ricordo di loro stessi, della loro civiltà, dei loro regni, molti dei quali, effimeri e illusori, sono poi definitivamente scomparsi.

PARTICOLARE DI UN MOSAICO BIZANTINO PORTATO DA GERASA A YALE.

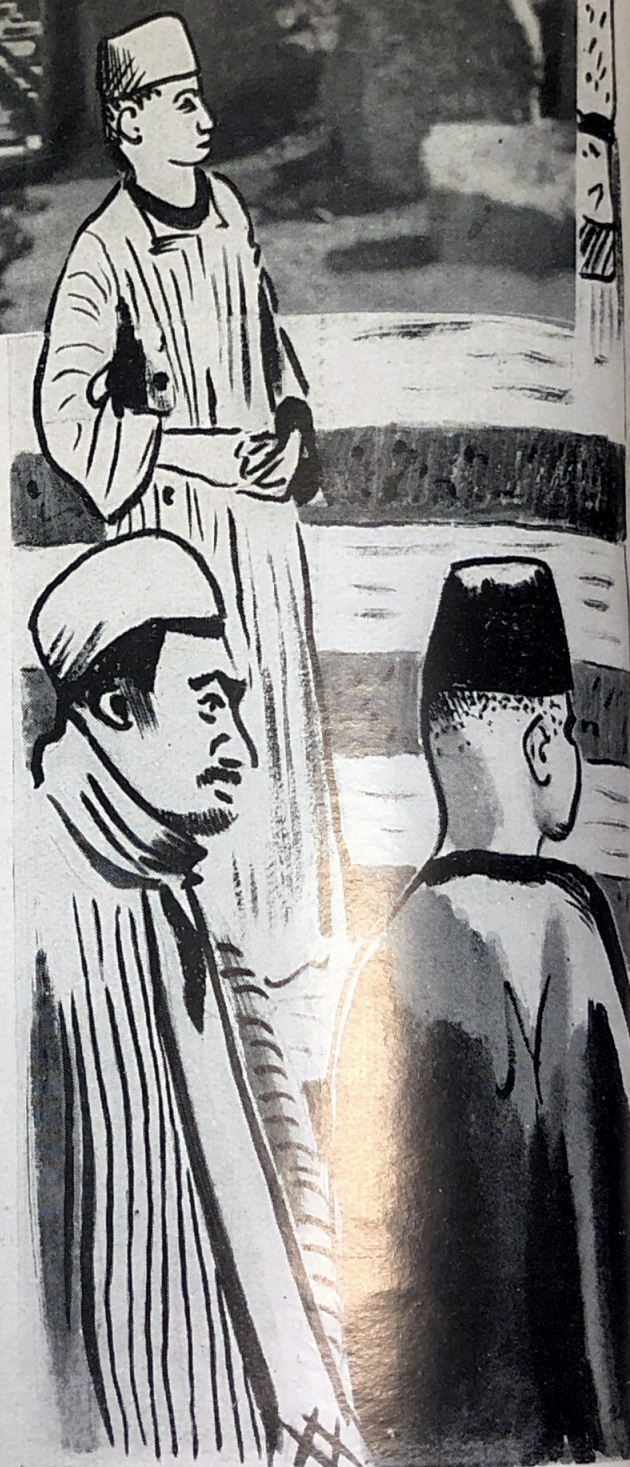
Percorrendo questi paesi, voi incontrate spessissimo colleghi di ogni nazione. Chi cerca testi filologici su papiri fra antichi cumuli di immondizie; chi documenti biblici a beneficio di interpretazioni settarie dei testi sacri per le loro chiese battiste e anabattiste, metodiste, riformate e da riformare; chi monumenti, non importa di qual genere, se di marmo, di bronzo, dipinti su pareti o scolpiti in roccia, da arraffare, strappare e trasportare oltre oceano, per mania di arricchiti cùpidi di blasoni nobiliari; chi, infine, le vie della propria storia, da disseppellire in vista di una ripresa della marcia fatale.

Noi, che avevamo una posizione, se non predominante, almeno di grande prestigio in Egitto, ne fummo pian piano elegantemente scalzati, riducendoci a compiti di secondaria importanza; seguitammo a scavare a Creta in condominio con l'italofobo inglese Evans; persino in Albania, fino alla vigilia di questa ultima conflagrazione, potevamo lavorare soltanto in metà del territorio, mentre nella zona settentrionale i Francesi facevano poco o niente, ma pubblicavano regolarmente una sontuosa rivista con tanto di « Albania » come titolo e l'Aquila di Scanderbeg impresse in rosso fuoco.

Poi chiedemmo ed ottenemmo una concessione in Transgiordania, con l'intento di condurre scavi sull'Acropoli di 'Ammān, ed apprezzai molto la buona volontà dell'amministrazione mandataria inglese, quando, da chiare parole del collega che mi accolse colà, compresi che tanto pronta adesione al nostro desiderio si doveva unicamente al fatto che il posto era considerato archeologicamente quasi sterile.

Agli Inglesi, infatti, non importava gran che l'archeologia, la scienza, la storia; essi tendevano solo

LICENZIAI TUTTI, DICHIARANDO DI NON VOLERNE PIÙ SAPERE DI SCAVI...

DOPO TRE GIORNI DOVEVO INVOCARE L'INTERVENTO DI ALCUNI POLIZIOTTI PER DISCIPLINARE L'AFFLUSSO...

a fare affluire nel paese missioni straniere ben fornite di valuta pregiata, che assumessero centinaia di operai, togliendo loro ogni seccatura in fatto di disoccupazione, e coprissero con molte e allettanti pubblicazioni le ruberie che si commettevano alla fine di ogni campagna di scavo.

Così sono stati portati via i migliori mosaici di Gerasa e spezzati a colpi di mazza due bellissimi leoni androprosopi assiri ad Ur, per gabellarli come rottami e farli passare impunemente sotto il naso dei rigidi custodi delle dogane nazionaliste arabe, per poi *ricostruirli* nei musei americani. E siccome certe faccende, con tutto il loro contorno di « bacscisc», finiscono per divenire contagiose, negli ultimi anni ci si mise anche la Francia, che autorizzò l'esportazione oltre Oceano, per conto dell'Università statunitense di Yale, delle interessantissime pitture di una chiesa cristiana scavata a Dura-Europos, senza neppure curarsi di ottenerne un facsimile per consolazione dei Siriani defraudati.

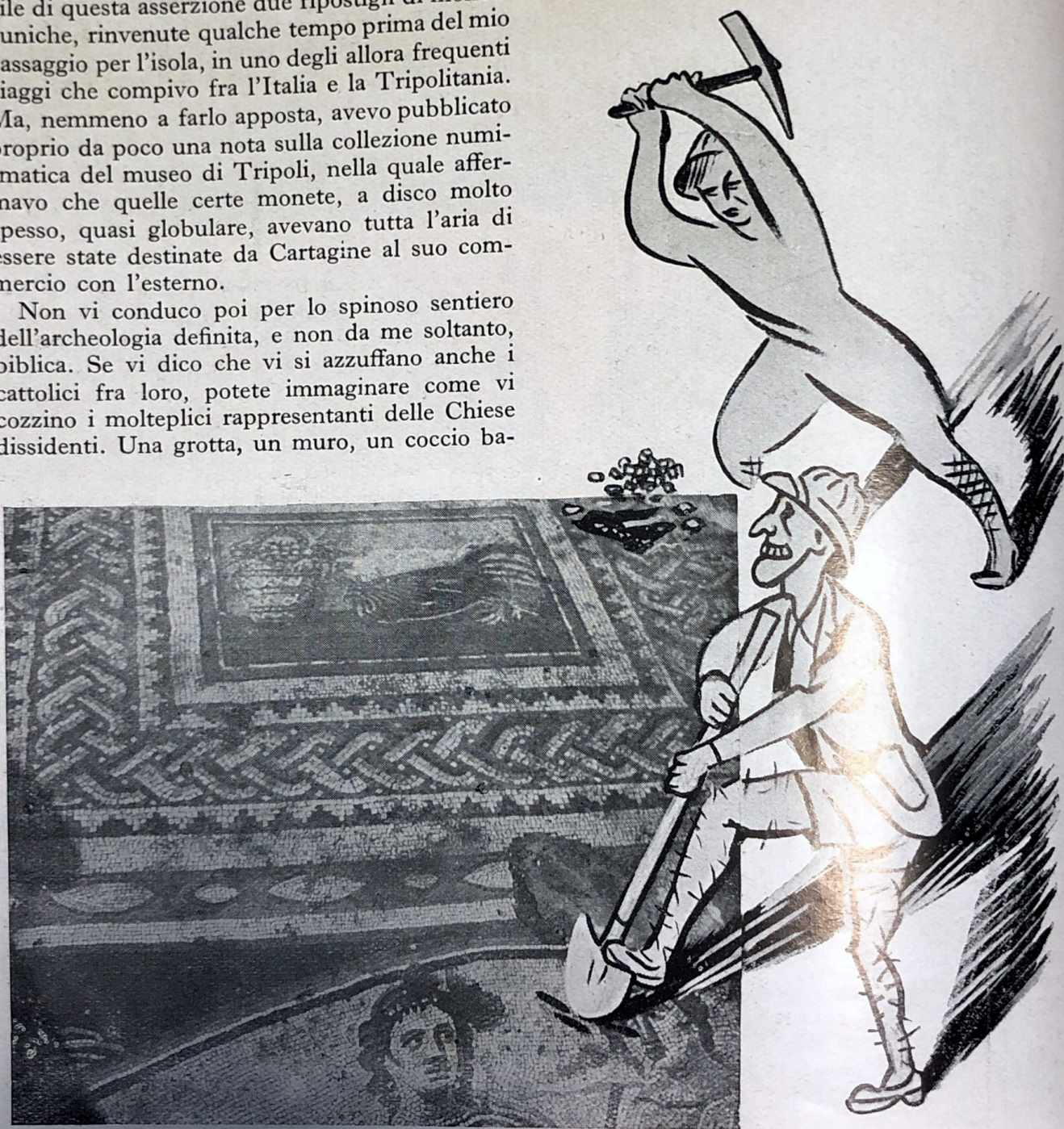
Al tempo stesso, però, vi trovate talvolta di fronte a manifestazioni che potrebbero sembrare contrastanti con questo atteggiamento di noncuranza ora rilevato.

Tre anni fa, ritornando ad 'Ammān, trovai il campo a rumore. Una missioncella sionista-americana aveva scavato un *tell* nella Transgiordania centrale, presso Tafileh, mettendo in luce i resti cospicui di un mausoleo ricco di decorazioni piuttosto barbariche, non nuove per me, che avevo sporadicamente rinvenuto qualcosa di simile nella stessa 'Ammān.

« Abbiamo scoperto l'arte nabatea! » si gridava. Perché era stato deciso, là dove si maneggiavano

i destini di quei poveri popoli, che gli Arabi di Transgiordania non erano più parenti stretti di tutti gli altri Arabi di Siria, di Palestina, dell'Iraq, e della Saudiana; ma Nabatei, soltanto Nabatei, discendenti dagli abitanti di Petra, la misteriosa città scavata nella roccia, come se anche essi non fossero sorti dallo stesso ceppo semita. Ma agli Inglesi, e a chi teneva loro il sacco, ciò non importava. Ascoltando il collega che si affannava a dimostrarmi la genuinità dell'arte nabatea, io pensavo che lo stesso trucco si era tentato anche per un altro piccolo popolo, a noi supremamente caro, il Maltese, che una subdola propaganda pseudo-scientifica tentò di far passare come *fenicio*. E ricordavo che, in tempo ormai lontano, un certo direttore del museo di La Valletta sarebbe stato molto lieto se io avessi riconosciuto come documento inoppugnabile di questa asserzione due ripostigli di monete puniche, rinvenute qualche tempo prima del mio passaggio per l'isola, in uno degli allora frequenti viaggi che compivo fra l'Italia e la Tripolitania. Ma, nemmeno a farlo apposta, avevo pubblicato proprio da poco una nota sulla collezione numismatica del museo di Tripoli, nella quale affermavo che quelle certe monete, a disco molto spesso, quasi globulare, avevano tutta l'aria di essere state destinate da Cartagine al suo commercio con l'esterno.

Non vi conduco poi per lo spinoso sentiero dell'archeologia definita, e non da me soltanto, biblica. Se vi dico che vi si azzuffano anche i cattolici fra loro, potete immaginare come vi cozzino i molteplici rappresentanti delle Chiese dissidenti. Una grotta, un muro, un coccio bastano per far sorgere questioni e dibattiti senza fine su problemi di topografia messianica, dove ognuno tira l'acqua al mulino della propria chiesuola, senza curarsi della verità scientifica più di quella storica o letteraria, purché ciò permetta di issare un nuovo cartello di proprietà o di innalzare un altro santuario con relativo ospizio, come centro di una ulteriore zona di interessi, non sempre confessabili, in cui irretire gli abitanti all'intorno. Ed è ineffabile vedere costoro, furbi matricolati, prestarsi ad eseguire in coro gl'inni sacri che la missionaria (si tratta per lo più di donne, vecchie e occhialute per giunta) intona sull'organo, pregustando nell'intimo la pagnottella immancabile a coronamento di così spontanea manifestazione di fede.

E non per atteggiarmi a mite agnello – ché non lo sono nemmeno senza queste spoglie – ma, diremo così, proprio come Daniele fra i leoni,

COSÌ SONO STATI PORTATI VIA I MIGLIORI MOSAICI, SPEZZATI A COLPI DI MAZZA...

venni a trovarmi un bel giorno in terra d'Oriente. Ma, come Daniele, non ne ebbi danno, forse perché, come lui, (ho sempre pensato che debba essere andata così la faccenda) feci « la faccia feroce » alle belve in potenza fra le quali mi addentrai. Oppure mi divertii a prenderle elegantemente in giro, applicando ad essi quel poco che avevo appreso sul loro *humour* dall'impagabile Woodehouse. Ci fu una volta, ad esempio, in cui l'oc-

... CHI CERCA MONUMENTI DA ARRAFFARE, STRAPPARE E TRASPORTARE OLTRE OCEANO...

culta mano del solito agente guastamestieri del l'*Intelligence* tentò di suscitarmi contro gli operai addetti agli scavi. Eravamo soli io e il mio assistente sull'acropoli, bene isolati da tutti e da tutto, e dovetti faticare più per trattenere il mio collaboratore, un pezzo di Romano grosso e tarchiato come un orso, che a convincere gli Arabi a non bucargli la pelle con i pugnali, che, *more solito*, avevano subito estratto dalle guaine, sempre evidenti alla cintola. Non starò a dilungarmi sulla vicenda. Licenziai tutti, dichiarando di non volerne più sapere di scavi e di ringraziare il cielo che non vi fosse necessità di continuarli, la qual cosa mi avrebbe permesso di tornare al più presto in Italia. Dopo tre giorni dovevo invocare l'intervento di alcuni poliziotti per disciplinare l'afflusso di intere tribù di beduini che si accalcavano alla porta del nostro alloggio, protestando di voler lavorare, non per la paga da me fissata, per meno, molto meno, sempre meno, per niente addirittura.

Finita la commedia e ripreso il lavoro, mi recai dal Residente inglese, un simpatico tipo di perfetto *gentleman*. Saluti, scambio di cortesie, grazie, non fumo, impressioni sul tempo, e finalmente:

— Come vanno gli scavi?

— Benissimo.

— E gli operai?

— Niente da dire.

— Sono obbedienti, disciplinati?

— Certamente.

— Non vi hanno dato nessun fastidio?

Italico eloquente gesto della mia bocca, accompagnato da una lieve scrollatina di testa e da una impercettibile alzata di spalle:

— Vi risulta forse qualche cosa, Sir?

Sorriso a denti appena scoperti.

— A me no...

— E allora...

Invito a colazione, vigorosa stretta di mano vigorosamente restituita, *good bye*, *good bye*. E tutto finì con reciproca soddisfazione. E per quell'anno non ebbi altri fastidi.

Ma avreste dovuto vedere la faccia di quei signori quando, a sanzioni finite ed Etiopia conquistata, mi videro ricomparire prima solo e poi con tanto di architetto, assistente e restauratore, in piena rivolta araba, prima per sistemare la casa che nel frattempo avevamo fatto costruire in 'Ammān, e poi per riprendere gli scavi; e ciò, mentre tutti i colleghi delle missioni straniere tagliavano la corda o restavano nei loro paesi e proprio nei giorni in cui i ribelli catturavano, e

... E ARRIVARE IN TRANSGIORDANIA COL GAGLIARDETTO ITALIANO SVENTOLANTE SUL COFANO DELLA NOSTRA MACCHINA...

uccidevano il collega inglese Starkey, scavatore di Tell ed- Dweir, nella Palestina meridionale.

Credete pure: sono gusti che avremmo potuto pagare cari, ma era tanto bello prenderseli. Viaggiare in Palestina attraverso una teoria di stazioni bruciate e trasformate in fortilizi per la difesa della linea; partire da Gerusalemme dopo essersi messi d'accordo con i ribelli; transitare per strade precluse agli Inglesi, con i pali del telegrafo abbattuti, i ponti saltati, disseminati di resti dei *camion* della società ebraica dei sali potassici del Mar Morto, ridotti, i *camion*, in pezzi incredibilmente minuti; e arrivare in Transgiordania col gagliardetto italiano sventolante sul cofano della nostra macchina, salutati, al ponte Allemby, di confine sul Giordano, come amici graditi dai doganieri arabi di servizio... Chi pensava in quei momenti alla eventualità di una bomba o di una fucilata? Ma, al tempo stesso, chi levava dalla testa alle autorità inglesi l'idea che io facessi dello spionaggio? E la ritirata strategica, mia e di mio figlio, camuffata da gita istruttiva attraverso la Siria, ripiegando poi su Haifa appena in tempo per prendere l'aereo della nostra Ala Littoria, alla vigilia del convegno di Monaco? La notizia, badate bene, cominciò a correre soltanto la sera, quando fummo ad Atene.

Ed ora non è infrequente un senso di nostalgia quando ricordiamo il nostro lavoro, la nostra bella casa, tutti gli amici, connazionali e arabi, che attraverso noi avevano appreso ad amare l'Italia, rimasti laggiù, in mani nemiche, ad attendere il nostro ritorno... Perché noi ritorneremo laggiù, come in tutte le terre consacrate al nostro buon diritto dal sangue e del lavoro italiano. È una certezza, per me, assoluta. Ed io non sarò certo tra gli ultimi.

E riprenderò il mio lavoro: ma con quale diverso spirito! Giacchè, finora, sono sempre andato laggiù come in pellegrinaggio, e vi ho operato veramente come per una missione. Missione di amore e di carità per la mia patria, che ho sempre ritrovato ovunque ho rintracciato orme romane. Perché nel mio animo, nella mia mente, nel mio cuore (ecco l'archeologo soldato), Roma e Italia sono state sempre un'unità inscindibile, e l'Italia, con le sue esigenze, con i suoi diritti, ho sentito sempre presente in me stesso, ogni qualvolta mi sono accostato con reverenza ad un segno della civiltà emanata da Roma, in qualunque parte del mondo antico, del mondo che fu nostro, io l'abbia rinvenuto.

Consentite che mi avvii alla conclusione, facendovi vivere qualche altro momento del mio lavoro.

1920. Sono in Egitto, per studiare la grande fortezza a sud del Cairo, Qasr es-Sam', un tempo alla confluenza dei due rami del Nilo, prima che il corso di questo si spostasse verso Oriente. Monumento misterioso, non più datato dalla iscrizione, di cui è rimasta soltanto l'incassatura

sopra il portale meridionale. Traianeo, secondo alcuni, per altri bizantino, dopo lunghi studi e confronti è stato da me attribuito ad uno dei Severi, i famosi Imperatori oriundi di Leptis Magna, ai quali l'Impero dovette la più formidabile e razionale difesa di confine, che fino a quel tempo avesse cinto terre civili. A Nord, a Sud, verso Oriente, per monti e per valli, attraverso territori fertilissimi o deserti, ovunque fosse un punto strategico da tenere saldamente, essi fecero sorgere fortezze, ridotte, trinceramenti, atti ad ospitare legioni, coorti, *vexillationes*, alle quali era commessa la sicurezza e la pace dell'Impero.

Qasr es-Sam' aveva il compito di sbarrare l'accesso al delta del Nilo, come caposaldo di un sistema fortificato che lo ingabbiava ad Est e ad Ovest. E quanti vollero occupare questa zona fertilissima – Siriani, Persiani, Arabi – non avendo il dominio del Mediterraneo, dovettero sempre conquistare prima la testata del delta, per poi dilagare lungo i suoi diversi rami fino al mare.

I problemi di attualità, che in relazione a tali constatazioni allora si delinearono appena alla mia mente, dovevano trovare nuovo e maggiore alimento nelle esperienze che acquisii durante la mia seguente lunga permanenza in Libia, dove l'amicizia dei Capi mi permise di partecipare spesso a ricognizioni in territorio ribelle. Già in quei tempi, infatti, si sfatò da una parte e dall'altra la fama di inviolabilità del deserto libico, come premessa dell'odierno poderoso cozzo di grandi masse armate su quel medesimo terreno.

E accanto allo scavo e allo studio di Sabratha, di Oea (l'odierna Tripoli) e di Leptis Magna, di cui andavo rimettendo in luce monumenti imponenti e ricchissimi, provavo sempre un piacere indicibile quando potevo spingermi verso l'interno a ricercare le antiche strade e la linea del *limes* e gli acquedotti e le fattorie, opere apparentemente di minore interesse, considerate singolarmente, ma imponenti nel loro complesso, rappresentando esse l'organizzazione amministrativa civile e militare di Roma nel paese bonificato dalle sue leggi e pacificato dalle sue armi.

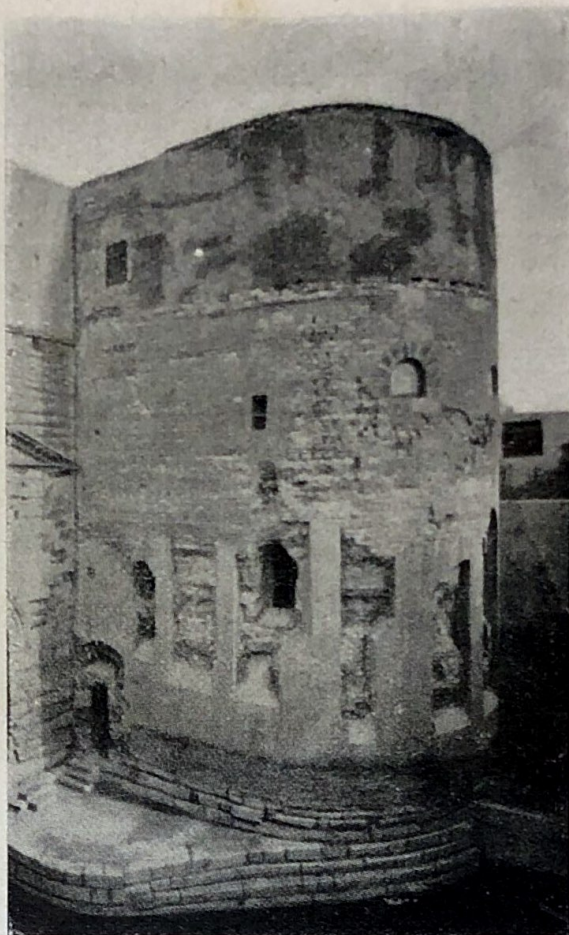
Ricordo un certo giorno del 1923, in cui condussi, per i miei scavi di Leptis, due noti capi indigeni, un Arabo e un Berbero, combattenti con noi contro i ribelli. Alla fine, mentre temevo, di fronte al loro quasi ermetico silenzio, di avere perduto il mio tempo e il mio fiato, mi sentii dire: « Adesso ho capito perché scavi queste cose; per dimostrare che voi Italiani avevate il diritto di tornare qui ».

Vi giuro che mi brillavano gli occhi: la mia *ciceronata* era andata al di là di ogni speranza. Quanti connazionali non avevano inteso ciò che noi perseguivamo! E risi pensando al tiro che avevo giocato due anni prima a un altro capo arabo, finito poi come meritava, il quale pretendeva di farmi sospendere il recupero di un cippo iscritto, latino, abbandonato fra le rovine di Sabratha.

— Questa roba è mia! Lasciala stare.

— È tua? Può essere. Allora devi sapere che cosa c'è scritto. Me lo vuoi leggere?

Coda fra le gambe: e fui lasciato in pace.

Poi passai in Transgiordania e di lì, come ho detto,

... SONO IN EGITTO, PER STUDIARE LA GRANDE FORTEZZA A SUD DEL CAIRO, QASR ES- SAM', UN TEMPO ALLA CONFLUENZA DEI DUE RAMI DEL NILO...

E ACCANTO ALLO SCAVO E ALLO STUDIO DI SABRATHA...

girai tutte le regioni circostanti, ricche di centri antichi notissimi, quali Palmira e Baalbek.

E anche laggiù tenni sempre a raggiungere i vecchi confini dell' Impero, constatando ogni volta come i Romani si fossero sempre arrestati, con la loro occupazione permanente, in modo da delimitare logicamente le zone relative ai loro più diretti interessi. E, si badi, esse non

(Fotomontaggio di S. Parmeggiani)

differiscono di molto da quelle che dovrebbero rientrare nel nostro « spazio vitale mediterraneo », così come si viene delineando nelle discussioni che preparano la sistemazione della nuova Europa sotto la direzione dell'Asse.

E talora mi è venuto di pensare – e questa idea è tornata e torna di frequente alla mia mente – che, nel futuro assetto del vicino Oriente, dovrebbero

TRABEAZIONE MARMOREA DEL PALAZZO IMPERIALE DI LEPTIS MAGNA.

trovare conveniente collaborare attivamente con noi e Greci e Arabi. I primi per la loro innata attitudine alla navigazione di cabotaggio e per la loro spiccata mentalità insulare, che ci assicurerà il costante popolamento e l'attività dei numerosi punti di appoggio costituiti nell'Egeo dalle Cicladi e dalle Sporadi, giù giù fino a Creta; gli Arabi per la messa in valore, sia pure limitatamente alle possibilità di sfruttamento, dei vasti territori stepposi e desertici, che costituiscono la maggior parte di quei paesi.

Questo, quando (e non dovrà tardare quel giorno) avremo definitivamente liberato gli uni e gli altri dalla soggezione morale e materiale dell'Inghilterra.

E quel giorno mi piacerebbe di ritrovare un certo capitano della *Frontier Force* dislocata sul confine transgiordanico, che molto premurosamente venne, una volta, ad informarmi di aver rinvenuto una iscrizione, comprovante che i Britanni erano già stati da quelle parti.

— Ma dove l'avete trovata, egregio capitano?

— In una fortezza antica, a Qasr Allahabat.

— E, dite un poco: ricordate come è scritta esattamente la parola che vi ha colpito?

— Mi sembra *Britannicus*...

— Ma allora, egregio capitano, — dissi con un grazioso sorriso, — mi duole di disilludervi: salvo errore, deve trattarsi di un certo Imperatore romano, che ai suoi tempi vi suonò delle busse solenni, e fu perciò proclamato *Britannicus Maximus*.

E non sbagliavo, ché si trattava appunto di Caracalla.

Ed ora... è bene che finisca. Ma consentite che lo faccia col più recente ricordo. Con quello, cioè, del lavoro che ho condotto per più di un

...LEPTIS MAGNA, DI CUI ANDAVO RIMETTENDO IN LUCE MONUMENTI IMPONENTI E RICCHISSIMI...

anno in Rodi assediata, fino a circa due mesi or sono, sfidando i bombardatori della RAF con le mie squadre di artieri e di restauratori, ad affermare la superiorità dei nostri valori etici sulla inutile barbarie nemica, fra l'attonito stupore degli allogeni, che, vedendoci così imperturbabili accudire ai nostri compiti, comprendevano come non ci commovessero affatto le minacce e le smargiassate britanniche di invasione e di distruzione della bella cittadina creata da noi alle porte dell' Oriente.

Così tutti trovarono naturale che, giunta l'ora propizia, l'archeologo, non potendo ottenere, come ardentemente desiderava, di essere richiamato sotto le armi col suo grado, vestisse, insieme con altri vecchi compagni di fede fascista, la divisa delle Camicie Nere e partisse col suo moschetto e le bombe a mano per le Cicladi prima e poi per Creta. Purtroppo, appena in tempo per vedere le terga degli Inglesi fuggenti, in uno dei loro tanti capolavori di rimbarco strategico.

RENATO BARTOCCINI

(Disegni e fotomontaggi di S. Parmeggiani).

LA VETTA DELLA JUNGFRAU (ALPI BERNESI). DRAMMATICA SCENA DI MANFREDO ALLE PRESE CON LA GUIDA. DALL'OPERA OMONIMA DI BYRON.

(Composizione di W. H. Barlett nell'opera: *Switzerland* di W. Beattie. Londra, 1836).

TURISMO ROMANTICO

Circa un secolo addietro, viaggiare per diporto, quasi sempre a piedi, zaino in spalla e bastone ferrato in mano, era privilegio di pochi, che cercavano di liberarsi dai vieti formalismi etici ed estetici sopravviventi nel chiuso delle accademie e dei salotti cittadini, per respirare una fresca boccata d'aria ristoratrice fra i monti, ove lo spirito, stanco di speculazioni metafisiche, trovava finalmente un po' di requie, librandosi nella vastità degli spazi e ritrovando gl'impulsi elementari a contatto con la natura.

Verso il 1830, in pieno fervore di romanticismo letterario, incominciò la moda dei viaggi circolari nella Svizzera, con obbligate soste ammirative nei luoghi celebrati dai poeti, dai filosofi e dai romanzieri.

Rituali erano le fermate a Clarens e a Ferney, agresti soggiorni di Rousseau e di Voltaire, le cui idee innovatrici avevano messo in fermento la vita spirituale e civile della seconda metà del settecento. E dalle rive del Lemano si risaliva la valle di Chamonix, per uno sguardo fugace al favoloso Monte Bianco; poi, si faceva una capatina all'ospizio del Gran San Bernardo, famoso per il leggendario passaggio del console Bonaparte nel 1800; nè si dimenticava la visita a Interlaken, per bearsi alla visione della biancheggiante Jungfrau, prodigiosa messinscena del *Manfred* byroniano; e non si poteva lasciar la libera Elvezia senza il doveroso pellegrinaggio alla cappella di Grütli, su cui aleggiava lo spirito eroico di Guglielmo Tell, ispiratore di Schiller e di Rossini. Insomma, l'itinerario del viaggio era suggerito da romantiche reminiscenze letterarie, e i turisti sentimentali andavano in cerca di impressioni in sintonia con le letture preferite; il paesaggio e i ricordi storici non facevano che riecheggiare sensazioni già provate, e riflettere immagini note, sebbene talora un poco sbiadite nella memoria.

Si stima generalmente che il primo fautore dell'epicureismo agreste sia stato il Rousseau, lo scrittore che strappò il velo dal volto delle Alpi e insinuò nell'anima umana il germe di un sentimento nuovo: l'amore per la natura alpestre. In pagine soffuse di dolce poesia, nell'epistolario romanzato della « Nouvelle Héloïse », egli esalta in termini patetici la vita semplice e pura del montanaro, la benefica influenza rigeneratrice del clima alpino, delle escursioni in montagna. « Pare – egli dice – che, sollevandosi oltre i comuni mortali, l'uomo si spogli di tutti i sentimenti bassi e terrestri, e avvicinandosi verso le vette, l'anima immedesimi un non so che della loro inalterabile purezza; la sottigliezza dell'aria effonde in noi come uno stato di euforia fisica e spirituale... In montagna, i piaceri sono meno ardenti, le passioni più moderate... ».

Il Rousseau è stato un fanatico della psicoanalisi, un acuto introspettore dell'anima umana, e quando invoca il ritorno alla natura vergine, alla vita primitiva e sana dei monti, egli si rivolge al sentimento, sa toccare le fibre più sen-

SULLA VETTA DEL MONTE BIANCO, COL CILINDRO LEGATO SOTTO IL MENTO DA UN FAZZOLETTO!

(Dall'opera: Atkyns H. M.: *Ascent to the Summit of Mont Blanc*. London, 1838).

LA TRAVERSATA DELLA GEMMI, TRA KANDERSTEG (BERNA) E LOUÈCHE-LESBAINS (VALLESE), NEL 1842.

(Dal vol. di Barnard G.: *Switzerland, Scènes and Incidents of Travel in the Bernese Oberland*. London, 1843).

sibili del cuore, e convince, perché suscita nel lettore immediate rispondenze interiori. Nella «Nouvelle Héloïse», opera a sfondo filosofico, spunta già un lievito di romanticismo: eccitazione parossistica di stati d'animo, retorica fraseologia fiorita d'immagini ampollose, visione degli uomini e delle cose attraverso il prisma della propria emotiva sensibilità, e quindi tendenza a tutto deformare sul calco di alcuni concetti fondamentali.

I paesaggi alpestri abbozzati dal Rousseau sono fluidi e imprecisi, le sue prospettive stemperate, per cui non si riesce a identificarli: sono vedute generiche, pennellate di maniera, con motivi tolti un po' da per tutto, allo scopo di sceneggiare ambienti adatti alla trama episodica del suo racconto. Sorge il dubbio che il Rousseau non abbia avuto animo di affrontare la fatica e il disagio d'una escursione in alta montagna: egli preferì fermarsi nelle valli, alle Prealpi, folte di boschi, rumorose d'acque e colme d'umanità, ove gli si offriva il destro di scaricare il pondo del suo bagaglio filosofico. Le vette nevose, che si conquistano con saldi garretti e levità di spirito, egli forse le vide da lontano, ma ne intuì tuttavia le seducenti attrattive.

SCALATA DEL M. BIANCO NEL 1827. LA TRAVERSATA D'UN CREPACCIO NEL GHIACCIAIO DI BOSSON. IN FONDO, L'AIGUILLE DU MIDI.

(Dall'opera: J. Auldjo: *Narrative of an Ascent to the sommit of Mont Blanc*, ecc. London, 1828).

PONTE A SCHIENA D'ASINO SULLA STRADA DEL GRIMSEL (ALTO VALLESE).

(Dal vol. di Barnard G.: *Switzerland, Scènes and Incidents of Travel in the Bernese Oberland*. London, 1843).

Autentici precursori del turismo alpino si possono considerare i due ginevrini Bourrit e De Saussure. Il primo si affanna per scoprire nuovi punti di vista, tracciare itinerari ed eccitare nei cittadini sedentari il gusto per le gite in montagna. Con la sua multiforme e alacre attività di paesaggista e di scrittore, il Bourrit è un efficace divulgatore del nascente culto della montagna. Il De Saussure, attento e perspicace osservatore dei fenomeni naturali, si addentra nelle valli, attraversa i colli e ascende le alte vette, allo scopo di scrutare i segreti del mondo alpino. Le sue ricerche gli ispirano intuizioni geniali delle leggi intime della fisica terrestre, e le sue pittoriche descrizioni dei grandiosi spettacoli della natura balzano con la potenza rivelatrice di plastici bassorilievi, per cui non a torto il De Saussure fu chiamato l'« Omero delle Alpi ».

Per ben venticinque anni il De Saussure persevera nell'idea di scalare il Monte Bianco; dapprima, l'audace impresa gli sembra un so-

gno irrealizzabile, ma poi non dubita più, ed assolda i montanari di Chamonix, per cercare un passaggio tra i dirupi e le seraccate dei ghiacciai. Finalmente, il 13 agosto del 1787, dopo 48 ore di marcia, raggiunge la cima agognata. Pur sentendosi sfinito dalla fatica, egli vi si sofferma a lungo per compiere svariate esperienze meteorologiche ed osservazioni petrografiche sulla costituzione del massiccio.

Il Monte Bianco era già stato conquistato l'anno prima dal dottor Paccard e dalla guida Balmat di Chamonix, ma l'ascensione del De Saussure ebbe risonanza mondiale, e per unanime consenso gli fu attribuito l'incontestato trionfo.

Il naturalista ginevrino era divorato dalla febbre della ricerca: per condurre a buon fine le sue osservazioni, non v'era fatica o disagio che lo facesse indietreggiare: una volta, riparandosi sotto una fragile tenda, soggiornò per ben due settimane al colle del Gigante e per otto giorni al colle di S. Teodulo, a oltre 3300 metri di altitudine. De Saussure attraversò quattordici volte le Alpi Graie e Pennine, ripercorrendo magari lo stesso itinerario, per controllare osservazioni già fatte in antecedenza. La

LA CATENA DEL MONTE BIANCO DALLA VETTA DEL BUET. IN PRIMO PIANO UNA DONNA TURISTA CHE SALE SUL GHIACCIAIO.

(Litografia di F. Benoist, 1864).

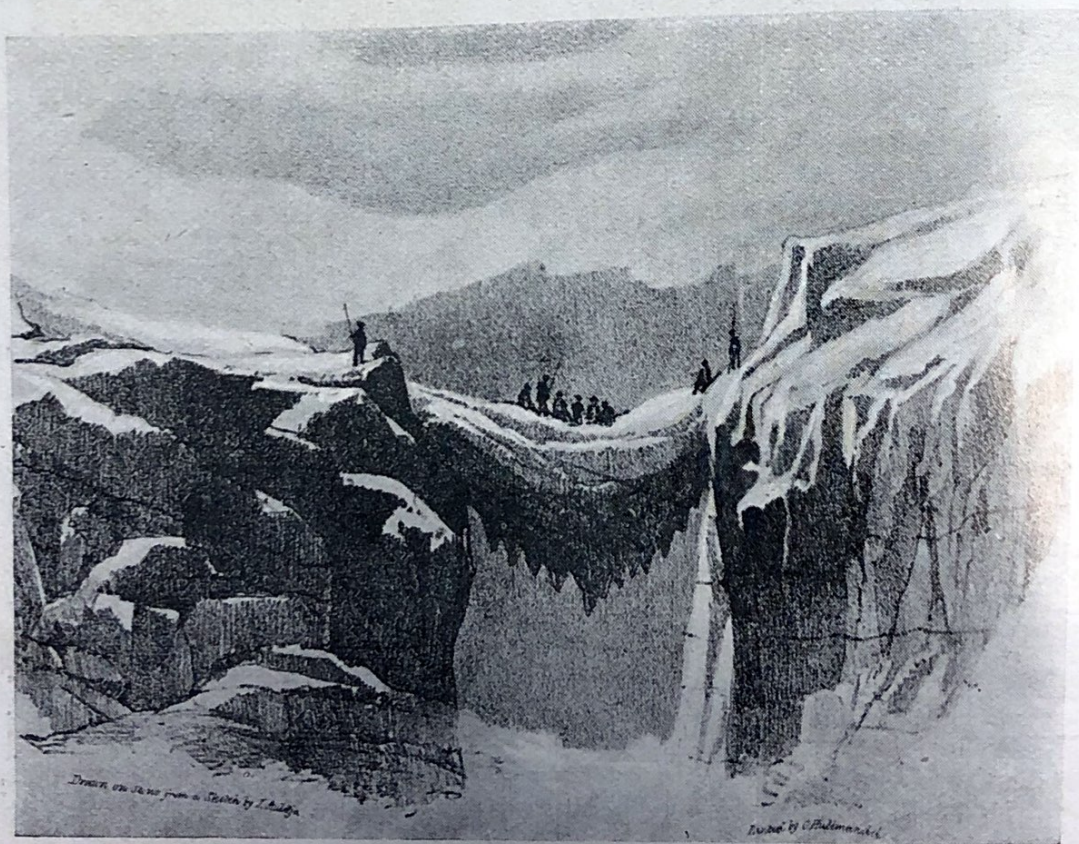
FRONTE DELLA MER DE GLACE E VALLE DI CHAMONIX. LA SUPERFICIE DEL GHIACCIAIO È IRTA DI PINNACOLETTI DI GHIACCIO.

(Litografia a colori di F. Benoist, 1864).

sua probità non gli consentiva di esprimere un giudizio, di abbozzare una teoria, senza ch'egli avesse accertato ben salde premesse di fatto.

Non asperità di terreno o squarcio di paesaggio sfugge al suo sguardo indagatore; le sue annotazioni sono precise e sintetiche, ricordano i tratti caratteristici dei luoghi, ma non perdono di vista il dato scientifico, che dovrà poi servire a ingranare la disamina comparativa degli elementi raccolti, per dar solido costrutto al suo ragionamento. Il De Saussure ha, quando scrive, il culto della chiarezza, vuole che il suo pensie[ro] non venga frainteso a causa di lenocini retori[ci] o di metafore scintillanti: pur conservando [al] suo periodo l'ampia architettura dei prosato[ri] settecenteschi, la sua frase fluisce limpida, sen[za] artifizî di sorta. Le sue pitture descrittive, tut[te] a scorci e chiaroscuri, balzano con una singo[la]re potenza evocatrice. Sebbene, talvolta, l[e] sue idee si stemperino in considerazioni misti[che] di fervido credente, il naturalista interviene sempre a tempo per tener a freno il moralista.

COM'ERANO EQUIPAGGIATE LE FAMOSE GUIDE DI VALTORNENZA, CHE SCALARONO IL CERVINO NEL 1865.

(Dall'opera: *La Vallée de Valtournanche en 1867*. Notice di G. Carrel. Turin, 1868).

SCALATA DEL MONTE BIANCO NEL 1827. LA CAROVANA DI UN ALPINISTA INGLESE FA COLAZIONE SU UN PONTE DI NEVE!

(Dall'opera: *Narrative of an Ascent to the Summit of Mont Blanc* by John Auldjo, London, 1928).

UNA CORRIERA ALPINA AL PASSO DEL SEMPIONE NEL 1864. (Dall'opera: Mannings.: *Swiss Pictures*, London, 1870).

di modo che i motivi filosofici han quasi l'aria di alleggerire, o piuttosto aereare, il nesso alquanto serrato della discussione scientifica.

Dileguata la tormenta rivoluzionaria, calmatosi il terremoto napoleonico, col ritorno d'un po' di calma nel consorzio dei popoli, gli animi, per reazione, sentirono il bisogno di un antidoto al generale stordimento. E dove rifugiarsi se non in seno alla natura primigenia, per sottrarsi ai convenzionalismi della vita cittadina, e trovar la quiete che distende i nervi affaticati e rasserena lo spirito? I sognatori, i cerebrali, sentirono più di tutti il bisogno di solitudine e di pace, appartandosi fra i monti, ove poi attinsero, da fresche fonti d'ispirazione, forme originali alle loro concezioni artistiche.

Guglie che forano il cielo, morbide sinfonie in *bianco maggiore*, scrosci d'acque nelle gole, tinnire di armenti sparsi nelle praterie, turriti manieri gravi di miti e di spettri favolosi, cozzo di nembi, fragori d'uragani, tonanti cateratte di neve..., tutto questo paesaggio dai contrasti violenti, ispiratori di passioni e di nostalgia, quale scenario ideale per ambientarvi le visioni liriche dei romantici, per far da cornice alle creazioni della loro sbrigliata fantasia! E fu davvero il romanticismo a permeare la società del secolo XIX del panteistico fervore per la montagna, esaltandone le plastiche bellezze ed eccitando i neofiti al rituale pellegrinaggio. Così, l'Alpe, aborrita per secoli, attrasse l'intelligenza umana, allargò le ali al pensiero, sedusse e avvinse con mille incantesimi, aprì insospettati orizzonti alla scienza e alla poesia.

Vessilliferi del movimento romantico, inteso all'esaltazione del paesaggio alpestre, furono Shelley e Byron, i tormentati poeti che nel 1816 visitarono la valle di Chamonix e la Svizzera. Due temperamenti dotati di penetrante sensibilità, che spiritualizzarono, si può dire, la vita possente della montagna, non come una entità fisica, inerte, ma nella cangiante sua personalità, quasi umana, or tutta sorrisi e seduzioni, ed ora corrusca di tremende collere.

Con intraducibili sfumature di lingua, con dense o tenui pastosità di imagini, Shelley coglie a volo le impercettibili manifestazioni della natura alpestre, nei suoi aspetti quasi imponderabili, che sfuggono al comune osservatore. Questa acuta percezione della esteriorità delle cose e l'intuizione del loro nesso e significato esprimono, con impareggiabile evidenza, tutto ciò che è l'essenziale nella montagna: la sua anima. Vibra, nella trama sinfonica dei suoi versi, l'esaltazione mistica, fino al punto di trasumanare la personalità del poeta nella concreta divinità dell'Alpe.

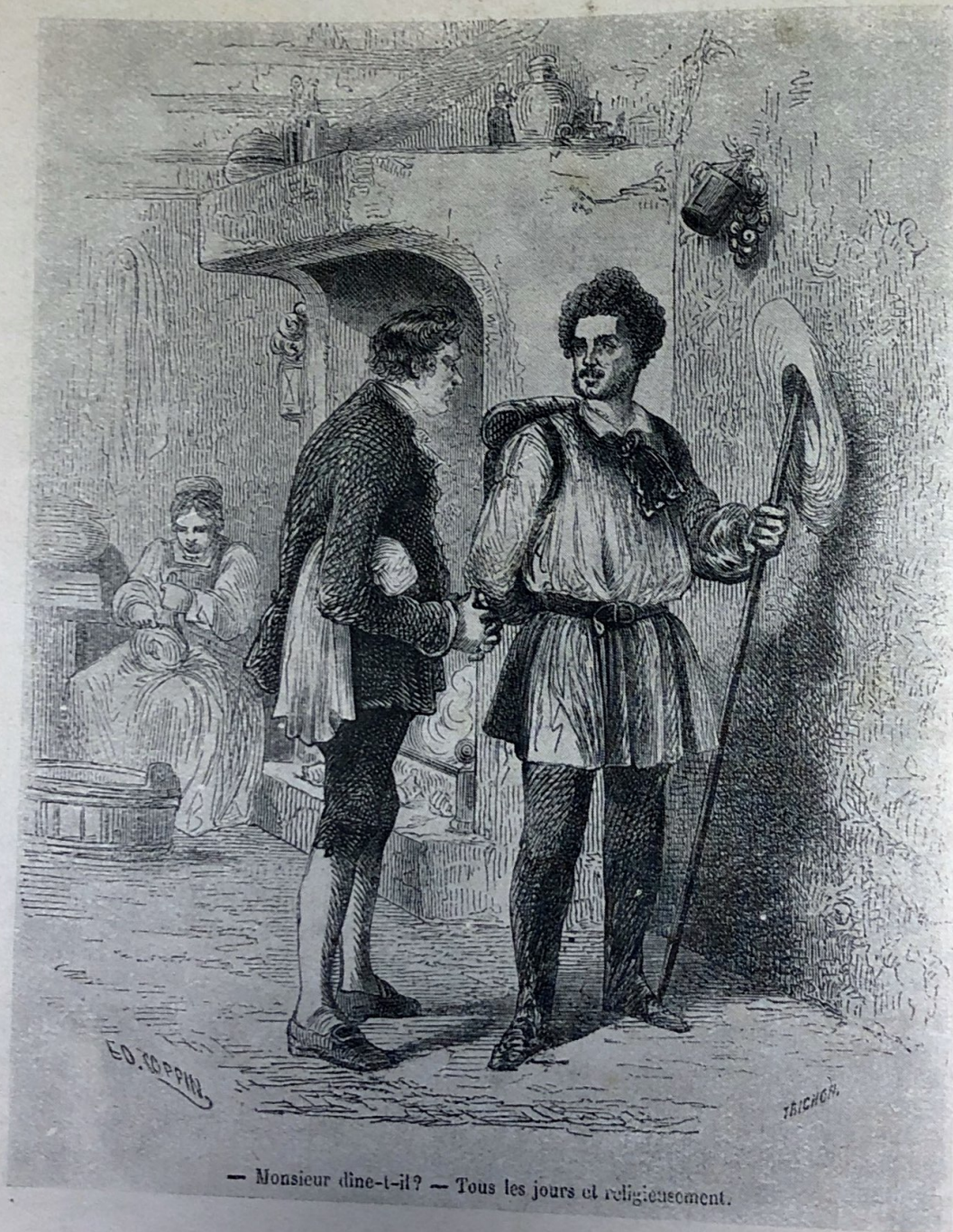
Sebbene le preziosità stilistiche di questo insuperabile cesellatore di versi sieno state libate da un ristretto pubblico di raffinati, pure affascinante fu l'influenza esercitata dalle colorite visioni poetiche dello Shelley, in quanto rivelarono i sublimi aspetti che la montagna tiene in serbo per i suoi amatori. Più di tutti, Byron fu tocco dalla voce messianica dello Shelley; ma mentre questi si lasciava cullare da una specie di nirvana elegiaco, Byron ruggiva nel dramma demoniaco, cercando nel paesaggio alpestre una messinscena che incutesse terrore, per buttarvi la mischia dei suoi urlanti fantasmi.

Byron vuole la lotta e l'imprevisto, e, quindi, disagi, fatiche e pericoli lo attirano, l'asprezza del monte mette in fermento i suoi pensieri, e la idee ribollono con maggiore veemenza quando il suo febbrile stato d'animo trova rispondenze

nella mutevole tragicità dell'ambiente. Questa paradossale esigenza estetica è sintetizzata nell'epica scena di Manfredo, a tu per tu con la spietata divinità dell'Alpe, personificata dalla Jungfrau.

La fata, raggiante di bellezza, è una Nemesi incorruttibile; nessuna blandizia o raggiro vale a muovere il suo cuore di ghiaccio. Interviene il cacciatore, l'uomo rozzo del monte, non corrotto dalla civiltà, che nella veste del genio del Bene cerca di piegare il destino. La montagna, imponente e crudele, non è che fatalità; l'uomo deve imporsi con la forza fisica e morale a questa natura ostile e inospite, indurla ai suoi voleri, vincerla. L'aggressiva conquista delle vette, invocata dall'irruenza byroniana, si avverò, cinquant'anni dopo, nell'agone alpinistico, quando gli appassionati della montagna si organizzarono per affrontarlo.

Shelley e Byron segnarono lo zenit a cui giunsero i voli pindarici dei cantori dell'Alpe. Le liriche del primo erano preziose orchidee da serra, la cui delicata fragranza non fu sentita che da pochi intellettuali. Il *Manfred* e il *Childe Harold*, invece, fecero scuola; il brioso mosaico di immagini e gli audaci schemi ideali furono impunemente saccheggiati da una caterva di scrittorelli, che li rabberciarono alla meglio, diluiti e artefatti, per spacciarli come farina del proprio sacco. Ciò nonostante, i due fantasiosi poemi fecero la loro rotta trionfale nel mondo, lasciando una scia luminosa, che segnò a molti il cammino ai recessi della montagna. Shelley e Byron infusero un tono di alta idealità al nascente culto dell'Alpe.

Di altra tempra furono i sommi poeti romantici Hugo e Lamartine, diversamente tocchi dal fascino del monte. Hugo ne fu appena sfiorato, e si limitò ad evocare in alcune strofe della «Leggenda dei Secoli» le fugaci impressioni d'una sua rapida visita al Monte Bianco. Nelle

— Monsieur dine-t-il? — Tous les jours et religieusement.

ARRIVO DI ALESSANDRO DUMAS PADRE IN UN ALBERGO SVIZZERO VERSO IL 1835. L'ALBERGATORE CHIEDE: IL SIGNORE DESIDERA CENARE? – TUTTI I GIORNI, RELIGIOSAMENTE – RISPONDE IL TURISTA SCRITTORE. OSSERVARE L'EQUIPAGGIAMENTO DEL MEDESIMO.

(Dal volume: *Impressions de Voyage* par A. Dumas, edizione illustrata del 1853).

L'AIGUILLE DU DRU (CATENA DEL MONTE BIANCO). FANTASTICA RAPPRESENTAZIONE DI UN ARTISTA ROMANTICO, CHE HA VOLUTO DARE L'IDEA CONCRETA DI UN AGO!

(Dal vol.: *Impressions de Voyage* di A. Dumas; ediz. ill. del 1853).

« Meditazioni » e nelle « Armonie » di Lamartine si affacciano innumerevoli scorci di paesaggi alpestri, ma l'intonazione della sua zampogna è modulata su una chiave arcadica, che solfeggia ariose sinfonie villereccie, con frequenti sfondi di lontananze vaporose. La montagna, per Lamartine, più che una realtà concreta, è un simbolo, epperciò le sue colorite pitture han tutte un'aria di maniera, secondo l'estro della fantasia, incuranti del vero, e senza badare al gioco delle luci e ai piani della prospettiva. Sono quadretti di genere, composizioni fittizie, che piacciono per il delicato chiaroscuro delle tonalità, ma sono ben lontani dall'esprimere l'epica poesia dell'alta montagna, che Lamartine non si arrischiò mai ad avvicinare.

Altri esponenti del romanticismo, prosatori e poeti d'ogni calibro, fecero il rituale viaggetto nelle Alpi, per sfogliare il gran libro della natura ed attingervi spunti e temi di sapore agreste, allo scopo di alleggerire con un soffio d'aria montana la macchinosa stesura delle loro opere. Certo, non molti han tracciato solchi profondi e durevoli in questo campo, ma tutti han contribuito più o meno, con la loro propaganda, a secondare il movimento verso la montagna.

Ma ecco, verso il 1830, farsi avanti il commesso viaggiatore del turismo romantico: Alessandro Dumas padre. Spregiudicato, spaccone, superficiale, vero tipo di *reporter* avanti lettera, specie di Tartarin, alle cime dei monti preferisce le strade maestre, ove si raccolgono leggende e ricordi, più adatti a sfogar la fantasia che non le trite descrizioni del paesaggio alpestre. Espansivo e socievole con tutti, formidabile attaccabottoni, il fecondo romanziere aggancia, strada facendo, i compagni di viaggio,

COME ERA EQUIPAGGIATA LA FAMOSA GUIDA GIACOMO BALMAT DI CHAMONIX, CHE ACCOMPAGNÒ IL NATURALISTA DE SAUSSURE NELL'ASCENSIONE DEL M. BIANCO DEL 1787.

(Dal vol. *Impressions de Voyage* di A. Dumas, ed. ill. del 1853).

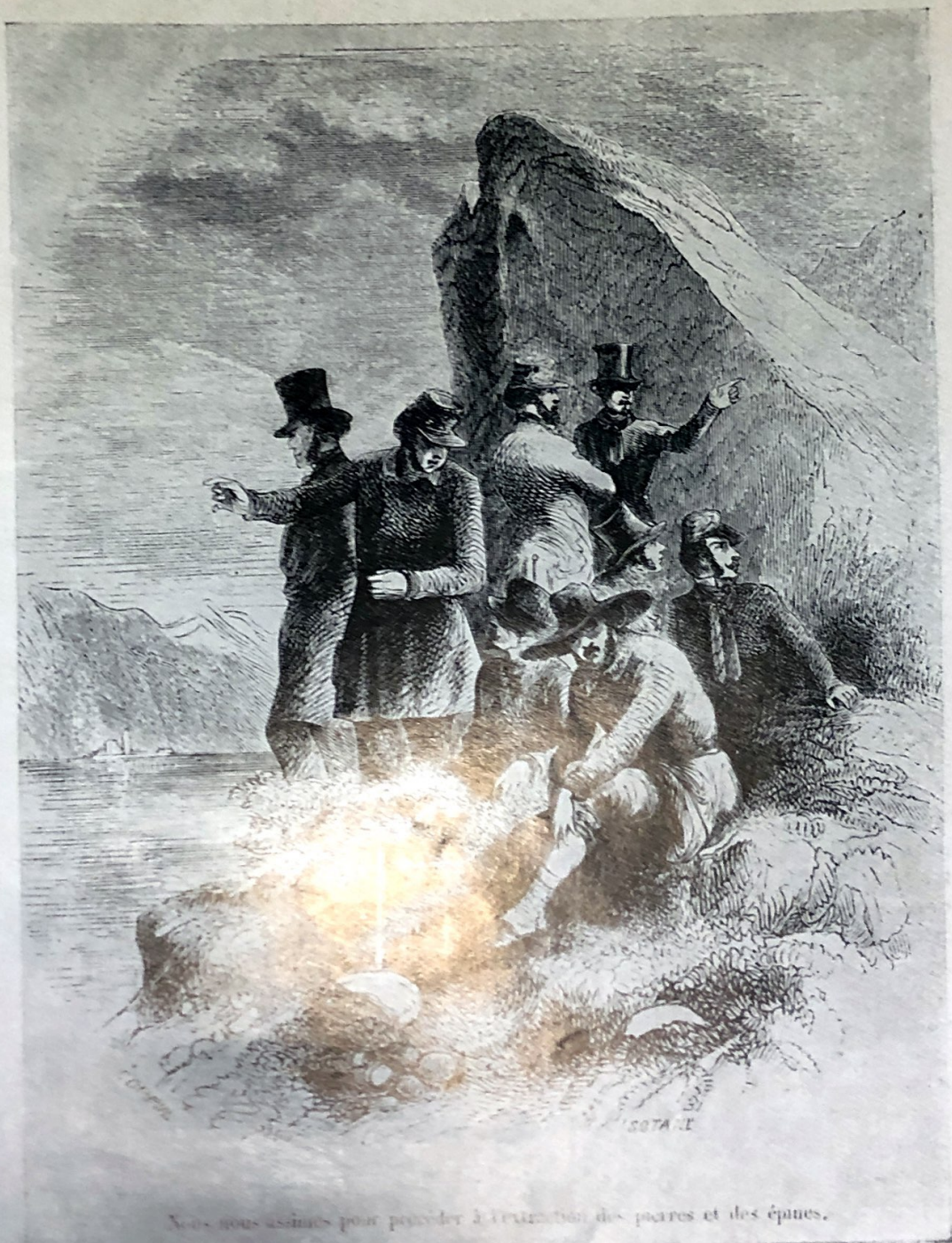
le guide, i villani, per farli cantare, spifferare impressioni, raccontare storie, ch'egli cucinerà con intingoli e salse appettitosi, per farli gustare da un larghissimo pubblico di lettori. Le sue « Impressions de voyage », infarcite di pittoreschi aneddoti e di lepide storielle, con la impagabile intervista a Chamonix della guida Balmat, conquistatore del Monte Bianco, ebbero uno strepitoso successo librario; in pochi anni ne furono tirate varie edizioni d'ogni formato. L'inesauribile scrittore di appendici popolari è stato un efficace divulgatore di idee, che giovarono sempre più a diffondere negli strati sociali la voga delle escursioni in montagna; e di questa pubblicità trassero profitto i luoghi ove egli s'era soffermato e sul conto dei quali si lasciò andare a scherzose digressioni.

Non di rado, nella repubblica delle lettere, si odono voci discordi e gridi che vogliono smorzare il tono a certi solisti, i quali, nella foga della recitazione, smarriscono il senso della misura e rintronano i timpani alla gente pacata che li ascolta o li legge. Uno di questi ribelli fu l'autore dei famosi « Voyages en zig-zag », il ginevrino Rodolfo Töpffer, che se la prese coi capoccia del romanticismo, Hugo, Lamartine e compagnia, accusandoli d'aver magnificato la sola facciata delle Alpi, senza penetrarne la sostanza.

Il modo di dipanare la narrazione, infiorata di termini popolareschi; il piglio disinvolto con cui maneggia il ridicolo, incurante della qualità delle vittime alle quali lancia le sue frecciate; e quell'attore improvvisato che ogni tanto esce dalle quinte del racconto e spiffera una lepidezza all'inclito pubblico, tanto per svagare il lettore e tener desta la sua attenzione; tutti questi espedienti un po' buffoneschi, per romanzare la

relazione d'un viaggetto in luoghi arcinoti, imparentano lo stile sbrigliato di Töpffer alla spregiudicata « maniera » del Dumas; ma il brio indiavolato del primo è caricaturale e magari moralizzante, mentre la scapigliatura del secondo è piuttosto comica e a fior di pelle.

Attraverso la spuma dei tratti di spirito, saltan fuori verità fondamentali, che, a distanza d'un secolo, non han perduto la loro salda consistenza. Fin dal 1835, Töpffer preconizza il turismo scolastico, collettivo, e conduce comitive di giovani in lunghe peregrinazioni sui due versanti delle Alpi. Egli vuole dimostrare così che il farsi beffe degli imprevisti e dei disagi del viaggio abitua l'uomo alla lotta per la vita, seminata anch'essa di tranelli e d'incognite.

Töpffer non esce mai dalle strade battute, ma dai suoi modesti belvederi osserva le folle e gli individui che gli passano accanto, e schizza una pittoresca macchietta dell'*homo novus*, il *turista*, colui o colei che segue pedestremente gli itinerari indicati nella guida, consultata ad ogni passo, che non sa veder altro che ciò che vi è consigliato, che evita con sacro terrore scomodi e fatiche, e si fa trasportare in portantina laddove non arrivano carrozze e muli. Töpffer dice che non vi è nulla di più stupido, al cospetto delle bellezze naturali, che l'ammirazione coatta, l'estasi obbligata. L'entusiasmo non si regola col cronometro, è subordinato a speciali disposizioni dello spirito e del corpo. Molto prima di tanti altri, Töpffer scoprì che la nostra sensibilità, quando non è più frenata dalle convenzioni che disciplinano le relazioni fra gli uomini, come capita in montagna, si espande più liberamente ed assume un fare romanzesco;

FERMATA DI TURISTI ROMANTICI (VERSO IL 1835) IN VISTA DEL LAGO BOURGET (SAVOIA). SI VIAGGIAVA COL CILINDRO IN TESTA. IL PRIMO SEDUTO A DESTRA È IL FAMOSO SCRITTORE A. DUMAS PADRE.

(Dal vol.: *Impressions de Voyage* di A. Dumas, ediz. ill. del 1853).

diventiamo più espansivi e socievoli, pare che il cuore si intenerisca e ci faccia più umani, abolisca distanze e ranghi.

Scritti per il popolo, senza eccessive pretese letterarie, conditi d'un sano umorismo e intercalati ogni tanto da un predicozzo puritano, i « Voyages en zig-zag » si possono considerare come un pittoresco commentario delle Alpi, una specie di *film* a lungo metraggio, una spassosa successione di scherzose avventure aneddotiche, di burlesche macchiette, inframezzate da una serie caricaturale di vedute alpine. E il testo è commentato da spiritose illustrazioni, schizzate dallo stesso autore, le quali sono forse ancor più parlanti dello scritto, poiché rivelano il genuino temperamento dell'artista, smanioso di tutto deformare, uomini e cose. I « Voyages » di Töpffer sono svaganti; fin dalla prima pagina il racconto adesca il lettore e non lo molla più fino all'ultima. Certo, il critico pedante vi trova ad ogni piè sospinto innumerevoli mende stilistiche, svarioni e banalità. Malgrado questi difetti, l'opera di Töpffer è l'espressione più genuina della letteratura alpina del periodo romantico. Non è a dire quanto valsero questi libri ad accelerare l'evoluzione del turismo alpino, che ormai era penetrato nelle abitudini delle popolazioni cittadine.

Quando, verso la metà del secolo scorso, l'infatuazione romantica si dileguò, e il mondo, non più visto a traverso le lenti deformanti della fantasia, apparve nella sua nuda realtà, la conoscenza delle Alpi ebbe tutto da guadagnare dal nuovo indirizzo positivo del pensiero umano. Le ferrovie avevano spinto tentacoli nelle valli, reti di strade allacciavano gli sparsi paesi, alberghi erano sorti nei luoghi più frequentati; i viaggi in montagna, una volta privilegio di pochi sfaccendati danarosi, diventavano alla portata dei ceti medî, che ad ogni ritorno di stagione estiva sciamavano in falangi sempre più numerose nei centri climatici montani. Il turismo alpino, più che uno svago, era ormai sentito come un bisogno.

Alle strofe squillanti dei rimatori togati, alle prose magniloquenti dei pontefici della penna subentrarono gli scritti incolori, ma pratici e sinceri, delle guide turistiche. Byron, Lamartine, Hugo, Dumas, Töpffer e compagnia cedettero il passo a Murray, Ebel, Reichard, Joanne, Baedecker. Giornali e riviste e libri continuarono a trattare il tema delle Alpi, magari con minore enfasi, ma con maggiore obiettività e simpatia.

Dopo l'esplorazione delle valli venne quella delle vette, e questo fu il compito dell'alpinismo, che, nel decennio 1860-1870, aveva attecchito in tutti i paesi adiacenti alle Alpi. Nel periodo eroico della conquista delle cime gli scalatori, smessa la picozza, pretesero di saper maneggiare con altrettanta disinvoltura la penna, per cui la cosiddetta letteratura alpina assunse un carattere alquanto farraginoso, di marcata intonazione sportiva e didascalica.

Il romanticismo si era accontentato di vedere la montagna dal basso; ora si voleva dominarla dall'alto. La visuale dello scrittore abbracciò un orizzonte di mal note sensazioni, che lo sconcertarono non poco, per la riconosciuta impotenza di saperle coordinare e rendere sulla carta. L'alpinista è un uomo d'azione, un atleta; il suo dinamismo fisico e mentale è teso nello sforzo della lotta; quando è alle prese con le insidie delle seraccate di ghiaccio, od è appiccicato come una ventosa ad uno strapiombo di roccia, le sue facoltà mentali sono dominate dall'istinto di conservazione, tutto l'essere è preso nella morsa dello sforzo di poter schivare il pericolo e sormontare l'ostacolo. Quando esce vittorioso dalla pugna, esausto di stanchezza, lo scalatore non trova certo la serenità di spirito necessaria a connettere le sensazioni vissute, e per godere appieno lo spettacolo del panorama. Se non si è dotati d'una eccezionale sensibilità, affinata da una superiore cultura, e se non si possiede il dono del bello scrivere, non v'ha dubbio che le pagine con cui cercheremo di rievocare l'aspra tenzone non saranno altro che uno scolastico componimento descrittivo, magari intessuto di triti luoghi comuni, senza un palpito d'idee originali, senza una vibrazione emotiva che dia ali al pensiero e lo sollevi dal terra terra della effimera cronaca giornalistica.

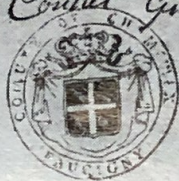
Sfogliando le pubblicazioni ufficiali delle società alpinistiche, risulta evidente il basso livello stilistico di questa letteratura didascalica occasionale. Ma, dalla massa amorfa degli scrittori che trattarono, per un verso o per l'altro, il tema delle Alpi, emersero di tanto in tanto elette figure di « specialisti », come li chiama Henry Bordeaux, i quali, pur non essendo talvolta professionisti della penna, produssero opere veramente pregevoli ed insigni, che costituiscono i testi classici della letteratura alpina. Non è qui il caso di farne la rassegna, ma dobbiamo ricordare che nel Panteon degli scrittori di montagna un posto d'onore spetta al nostro Guido Rey, autore del più alato poema ispirato dal puro e fervente culto delle Alpi: il « Cervino ».

Nel dopo guerra, l'alpinismo ha subìto una radicale evoluzione; il continuo perfezionamento della tecnica gli ha dato un carattere essenzialmente sportivo ed agonistico. Nessuno misconosce le finalità selettive, e magari eugenetiche, di questa severa scuola d'alpinismo, che abitua i giovani allo sprezzo del pericolo, sveglia lo spirito d'iniziativa e tempra saldi caratteri. I giovani addestrati alle prodezze dell'acrobatismo arrampicatorio sfideranno impavidi le alee del destino, e, all'occorrenza, saran prodi difensori della Patria.

SCALATA DEL M. BIANCO NEL 1827. DI RITORNO A CHAMONIX, L'ALPINISTA INGLESE JOHN AULDJO, COME ERA COSTUME IN TALE EPOCA, SI FECE RILASCIARE UNA DICHIARAZIONE DAL SINDACO DEL PAESE, COMPROVANTE LA EFFETTIVA RIUSCITA DELL'ASCENSIONE.

(Dall'opera: J. Auldjo, *Narrative of an Ascent of the Summit of M. Blanc*. London, 1828).

Nous Jean François Payot Sindic
de la Commune de Chamonix, province du Faucigny,
Duché de Savoie, Royaume de Sardaigne,
Certifions a tous ceux qu'il appartiendra que
Monsieur John Auldjo gentilhomme
Ecossais, accompagné de dix guides du lieu
est parti le 8 août courant mois à sept heures
du matin, pour l'ascension du Montblanc, est
arrivé à quatre heures de l'après midi de la
même journée au lieu dit les grands mulets où
il a passé la nuit et que le lendemain à
onze heures du matin il est parvenu
à la Cime du Montblanc avec tous ses
guides, ainsi qu'il est notoire par le moyen
de plusieurs longues vues qui ont été
employées à cet effet par toute le peuple de
Chamonix, et qu'il a heureusement été de
retour à son hotel à Chamonix dans la même
journée à huit heures et demi du soir
Délivré à Chamonix le 10 août 1827.

Payot Jean françois Sindic
Simon Coutlet Guide Chef
Carrier

Ma la tendenza a far della montagna una esclusiva palestra per i muscoli, o un'arena per gli svaghi domenicali, inaridisce le fonti emotive dell'animo e disabitua dalla ginnastica del cervello. È vero che il dinamismo attivo non consente pause alla contemplazione; ma, senza ritornare al sentimentalismo dei romantici, c'è modo d'insegnare ai giovani a saper leggere nel gran libro della natura, ch'è sempre rimasta la dispensatrice d'ogni sapere e copiosa sorgente di vita anche spirituale. Chi rimane indifferente e non si commuove dinanzi al grandioso scenario dell'alta montagna non può essere che un apatico incallito, insensibile all'ardore d'una fede, ad ogni nobile impulso.

Facciamo sentire ai giovani la poesia della montagna. A questo fine, un tuffo nel passato non è forse inutile; saper come la pensavano i nostri antenati e quali sensazioni suscitavano in loro i paesaggi alpestri, contribuirà a risvegliare il fermento di umanità che tutti abbiamo nel segreto del cuore; e un soffio d'idealità è una specie di valvola di sicurezza nella continua tensione della vita odierna.

Forse per questo bisogno di conforto, quasi direi d'ispirazione, i classici della letteratura alpina sono ancora evidentemente ricercati, letti, e gustati non senza profitto. Questo desiderio abbiamo cercato di accendere con la nostra breve scorribanda nel campo del turismo romantico.

GIULIO BROCHEREL

ARCHITETTURA COLONICA IN VALDARNO

PODERE CASELLE (1780), PRESSO PONTICINO.

Lo sviluppo costruttivo delle aziende agricole nella zona del Valdarno e il conseguente affermarsi di una architettura colonica regionale risalgono, com'è noto, al periodo 1738-1790 del dominio lorenese e in special modo si dovettero al Granduca Pietro Leopoldo. I documenti e gli inventari delle R R. Possessioni, ora conservati nel R. Archivio di Stato di Firenze, ci offrono, infatti, una preziosa serie di progetti grafici (alcuni dei quali sono qui riprodotti), corredati da ampie relazioni, in cui troviamo qualche volta il parere espresso dallo stesso Granduca circa l'approvazione o meno dei progetti stessi, firmati quasi sempre da Bernardino della Porta e Giuseppe Salvetti.

Con evidente ispirazione all'architettura toscana del Rinascimento, questi progettisti dettero forma concreta e definitiva a un caratteristico tipo di casa colonica già conosciuto fin dalla seconda metà del Cinquecento (vedi uno schizzo a mano di quel tempo qui riprodotto e conservato nell'inventario dei beni posseduti dallo Spedale degli Innocenti di Firenze), tipo che si affermò poi in tutto il Valdarno superiore e mantenne, salvo lievi varianti nei particolari, un'impronta quasi costante fino ai primi decenni dell'Ottocento. È noto, infatti, che le costruzioni coloniche valdarnesi dell'Ottocento sono ancora ispirate alle forme architettoniche specialmente del Cinquecento, e se non avessimo la sicura testimonianza delle date di edificazione scolpite nelle opere murarie saremmo certamente tentati a far risalire queste costruzioni alla fine del Cinquecento o al massimo ai primi del secolo successivo. Nell' architettura colo-

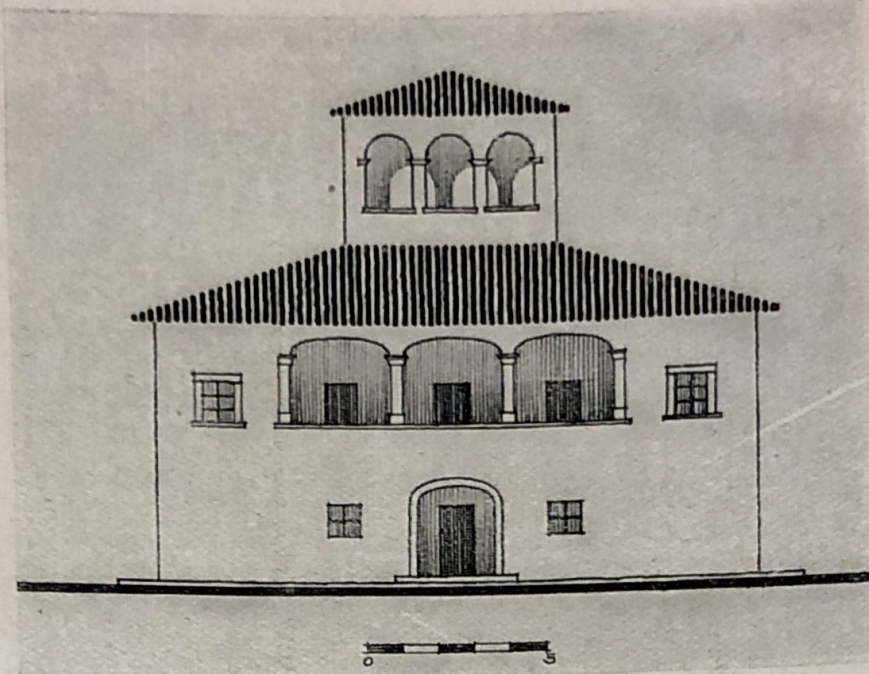
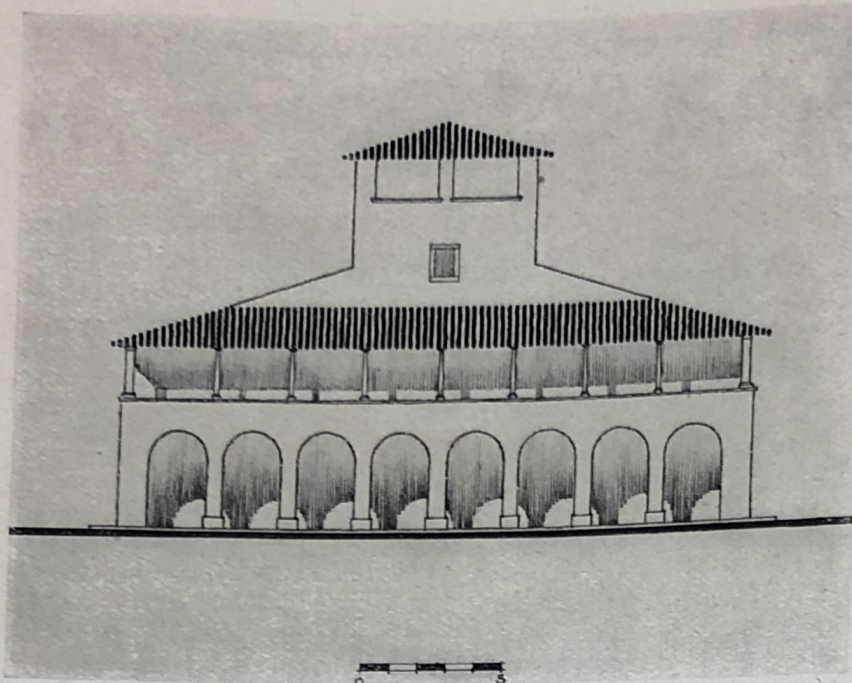
PODERE CASELLE (1780), PRESSO PONTICINO. PARTICOLARE DELLA COLOMBAIA.

nica valdarnese, infatti, assistiamo per lo più al perpetuarsi di un tipico carattere architettonico dalla fine del Cinquecento ai primi del secolo scorso, senza quasi che forme stilistiche intermedie abbiano lasciato una sensibile impronta.

PODERE CASELLE, PRESSO PONTICINO (1780). RILIEVO DAL VERO.

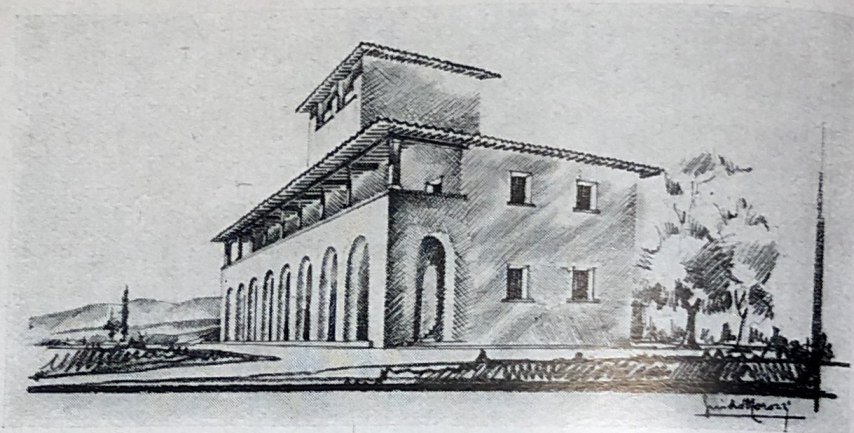
Il Palazzo Vicariale di S. Giovanni Valdarno, la Villa delle Falle presso Compiobbi, costruita da Gherardo Silvani nel 1599, e la Villa Anselmi Medici di Mandri, presso Reggello (1666), possono ben dirsi le tre costruzioni prototipo di questo complesso di edifici colonici, ispirati a perfetta simmetria e giusta proporzione, secondo i canoni fondamentali dettati da Vitruvio.

Le case coloniche valdarnesi si possono distinguere appunto in tre diversi gruppi: il primo trae dal Palazzo Vicariale di S. Giovanni lo schema composto da portico e loggia sovrapposti e sviluppati sull'intero fronte dell'edificio; il secondo deriva dal fronte della Villa delle Falle con tre logge ad arco sovrapposte e sodi laterali, su cui si aprono le quadrate finestrelle sia al piano terreno che al primo piano; e infine un terzo gruppo, che riprende il motivo delle torrette o sopraelevazioni ai limiti della facciata, come nella Villa Anselmi Medici di Reggello.

Lo schema planimetrico della casa valdarnese è tutto compreso in un semplice quadrato o in un rettangolo, senza corpi sporgenti o rientranti e si mantiene sempre invariato, pur mutando, come abbiamo detto, l'aspetto architettonico o decorativo esteriore. I locali di uso agricolo e di lavoro (stalle, stanze per attrezzi, magazzini ecc.) sono ricavati al piano terreno, e le stanze per l'abitazione, fra cui prevale il caratteristico cucinone, al primo piano. Dal portico

PODERE MATASSINO, PRESSO FIGLINE. RILIEVO DAL VERO.

PODERE SPECCHIANO, PRESSO TERRANUOVA BRACCIOLINI. RILIEVO DAL VERO.

pittoriche all'interno (podere Caselle, 1780). Il numero delle aperture dei portici e delle logge varia da un minimo di due fino ad occupare tutto il fronte dell'edificio, e si nota come in qualche caso manchi il portico inferiore e sussista la loggia al primo piano (podere Casabiondo e podere Caselle), o viceversa.

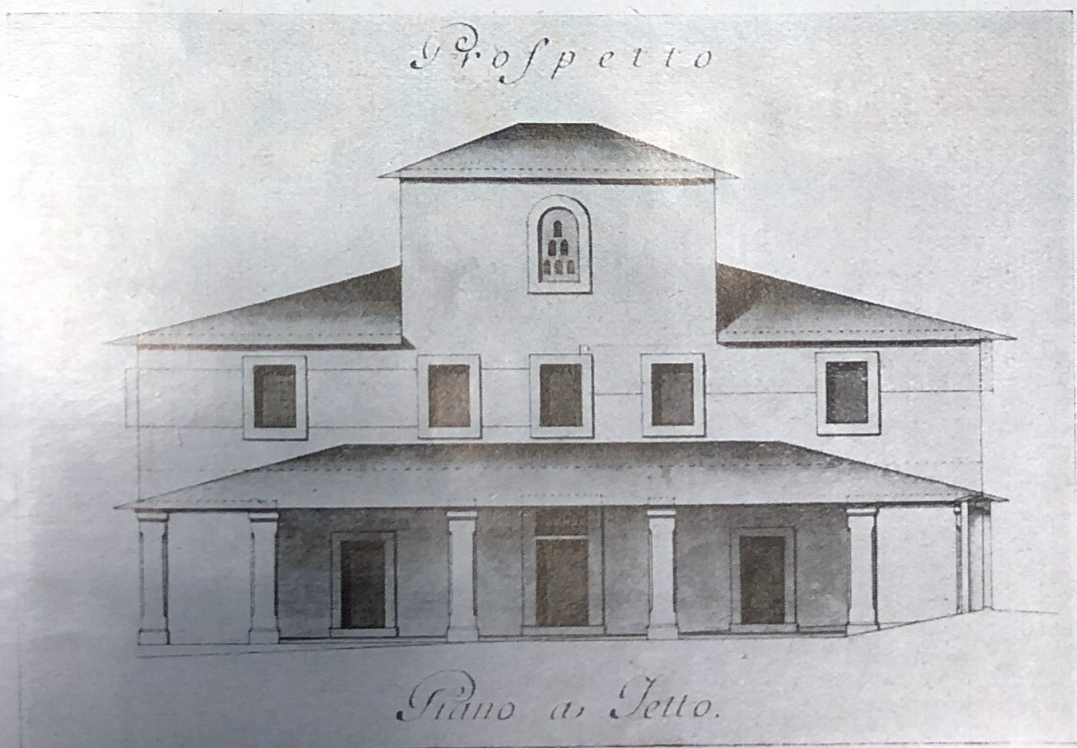
In ciascuno dei casi descritti, siano questi i tipi fondamentali o quelli da essi derivati, si ravvisa sempre una perfetta rispondenza fra la semplicità distributiva in pianta e l'organica soluzione degli alzati, elementi questi che conferiscono all'edificio

terreno, che serve per i lavori agricoli al coperto, si accede alla loggia superiore a mezzo di una scaletta semiaperta, sotto una branca della quale è ricavato il forno; il centro dell'edificio è sempre sormontato dalla caratteristica colombaia coperta da tetto a padiglione, e sul fronte di questa spesso prende posto una graziosa loggetta a tre aperture con bizzarre decorazioni

PODERE SPECCHIANO, PRESSO TERRANUOVA BRACCIOLINI. SCHIZZO PROSPETTICO.

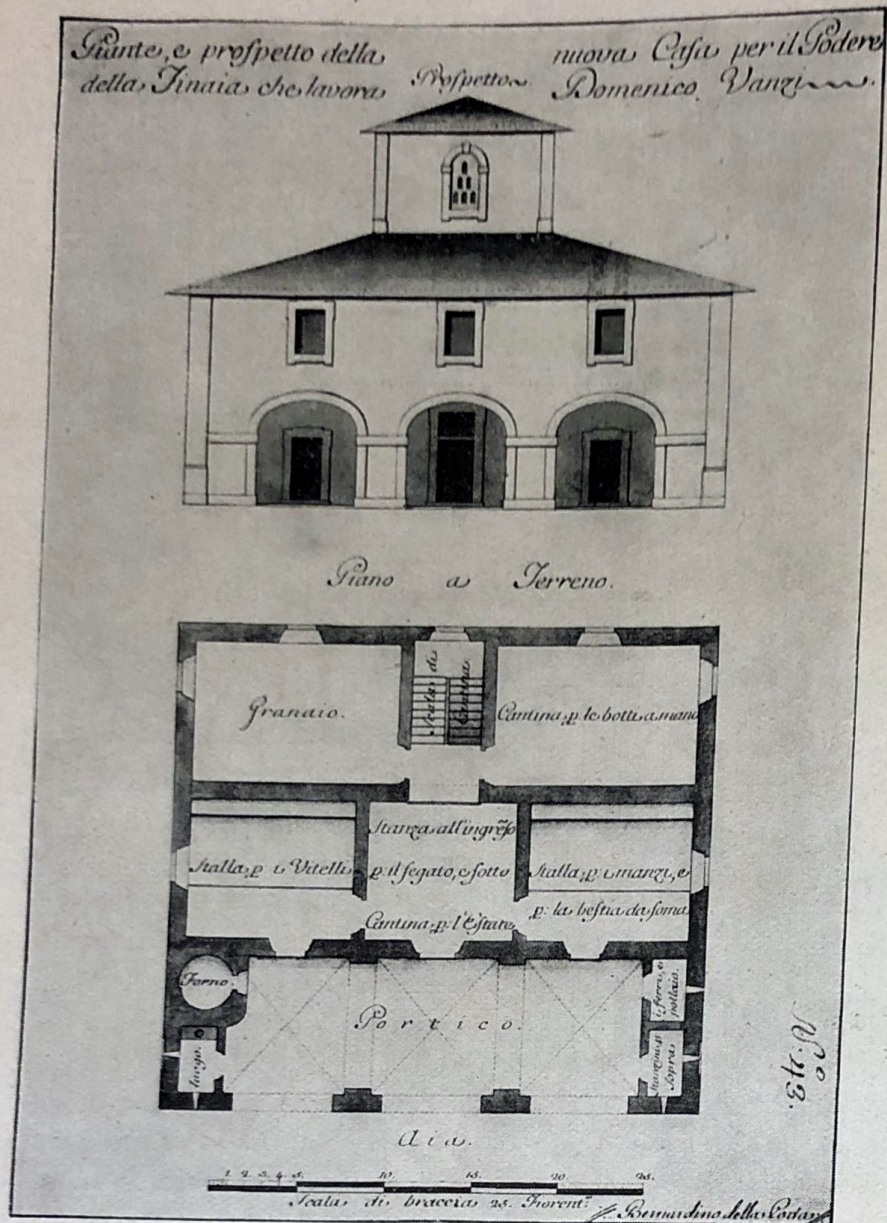
PODERE SPECCHIANO, PRESSO TERRANUOVA BRACCIOLINI.

pregi di praticità e di gradevolissimo aspetto.

In questa raccolta di rilievi, riproduzioni di antichi progetti tratti dall'archivio delle R. R. Possessioni e fotografie riprese dal vero, ho inteso di raggruppare i più notevoli esemplari di casa colonica toscana-valdarnese, alcuni dei quali si distaccano tuttavia dalle forme ora descritte per una diversa soluzione architettonica del prospetto, come avviene appunto per la casa annessa al podere detto « Casa Tufa », nei pressi dell'abitato di Figline, compresa nella fattoria dei Renacci, di proprietà dei

Principi Corsini. L'edificio non porta la data di costruzione, né questa si è potuta rintracciare attraverso la consultazione dell'archivio Corsini, a causa di vecchi trapassi di proprietà; ma stando all'esame degli elementi architettonici che compongono il prospetto e analizzando la forma dei pilastri e delle sagome e la lavorazione dei pietrami, anche in confronto con altre case di sicura datazione, si è convinti della sua origine ottocentesca (primo decennio del secolo), al pari di gran parte delle altre costruzioni esistenti nella stessa fattoria. Anche qui è di chiara evidenza che i costruttori delle case coloniche del Valdarno nel primo Ottocento si sono abilmente ispirati all'architettura del pieno Rinascimento; e restiamo ammirati nel rilevare il carattere cinquecentesco e direi quasi palladiano di questa modesta casetta dalla caratteristica loggia architravata e sormontata da sodo di muratura a forma di timpano, tutta composta con

PROGETTO DEL 1788 PER CASA COLONICA NELLA FATTORIA GRANDUCALE DI FRASSINETO.

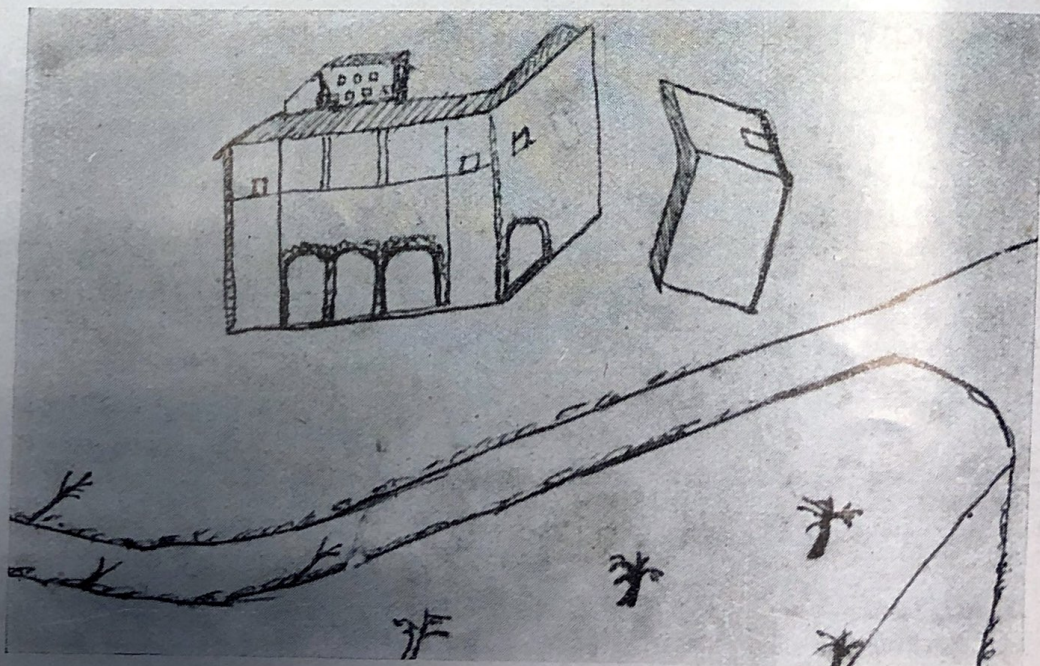
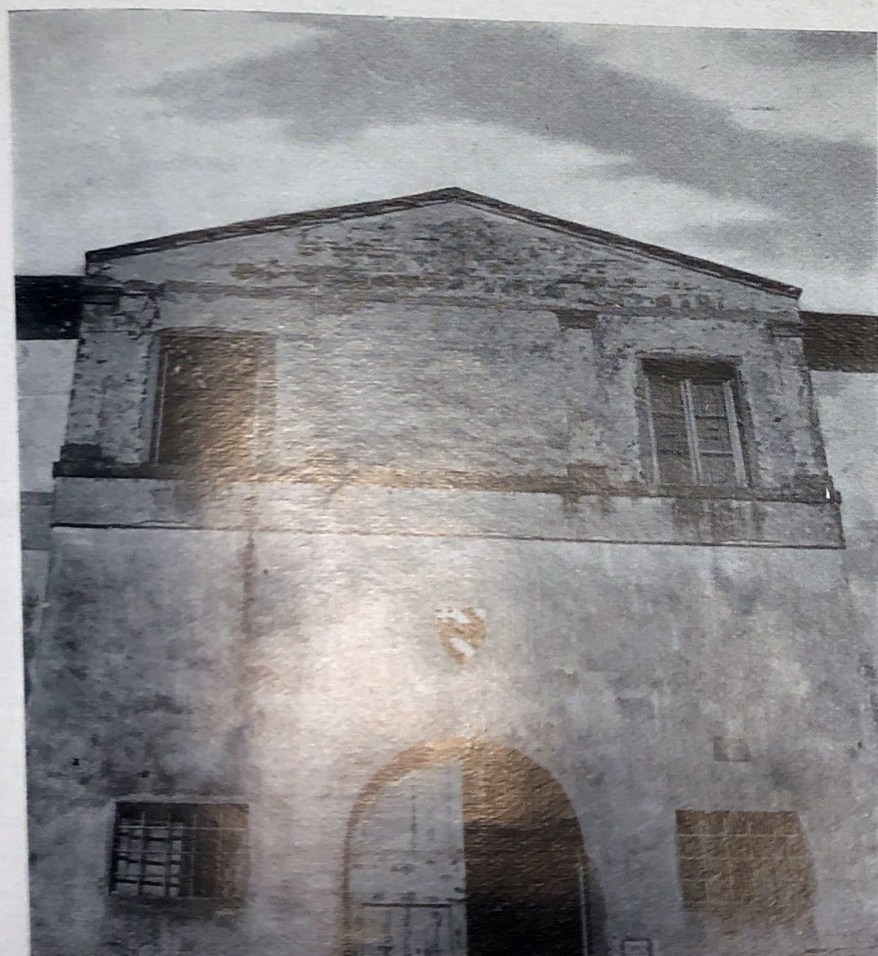
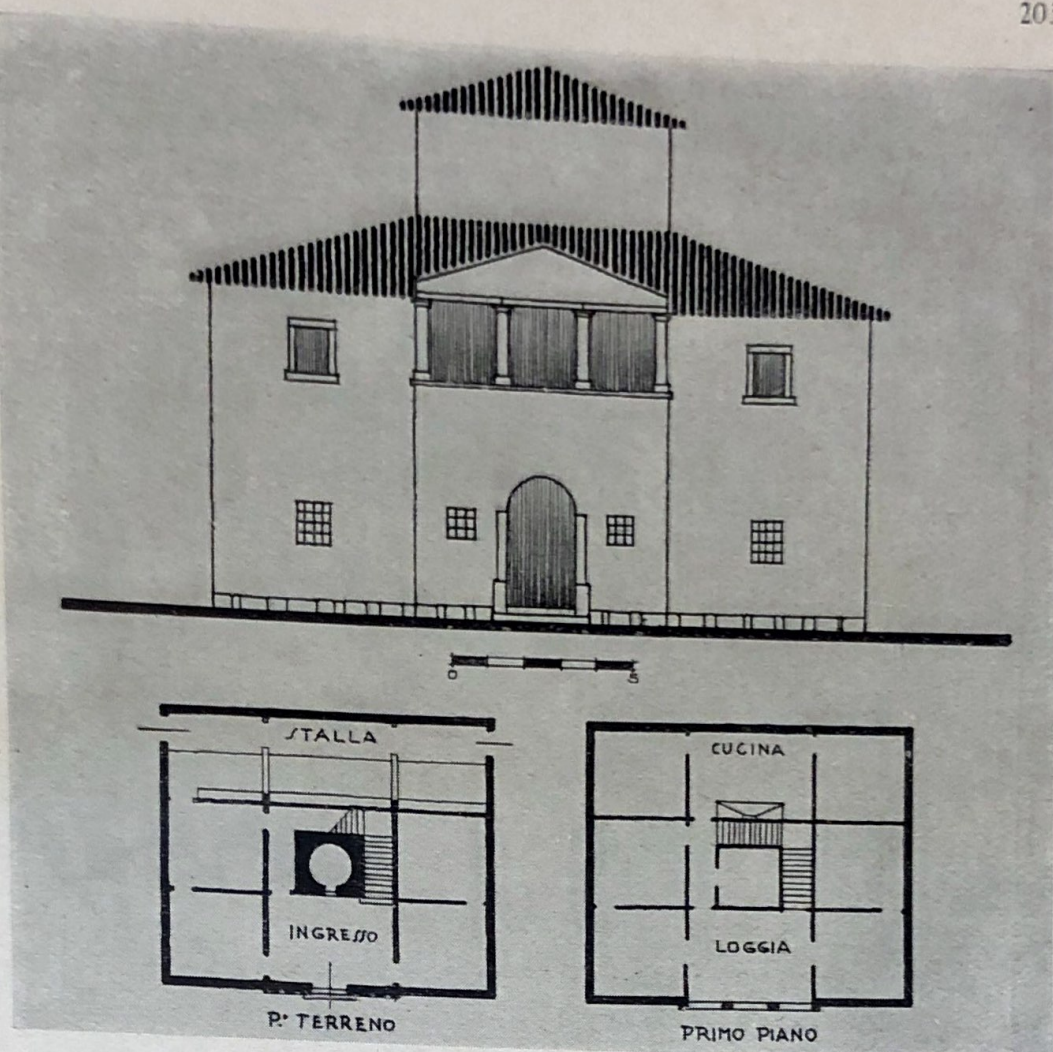
PROGETTO DEL 1780 PER CASA COLONICA NELLA FATTORIA GRANDUCALE DI FRASSINETO.

PROGETTO DEL 1784 PER CASA COLONICA NELLA FATTORIA GRANDUCALE DI FRASSINETO.

PROGETTO DEL 1784 PER CASA COLONICA NELLA FATTORIA GRANDUCALE DI FRÀSSINETO.

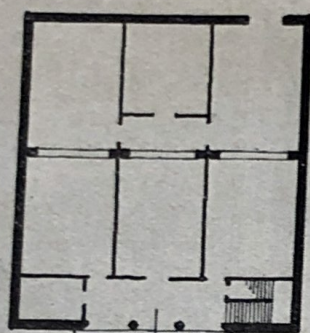
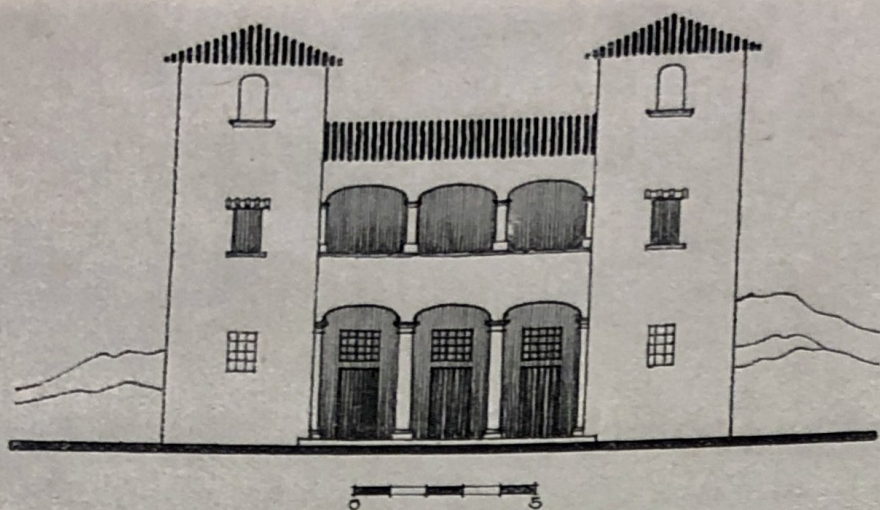
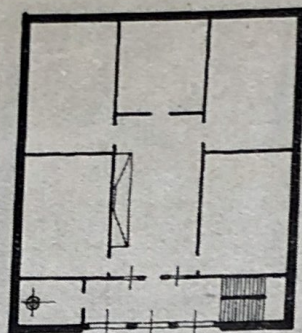
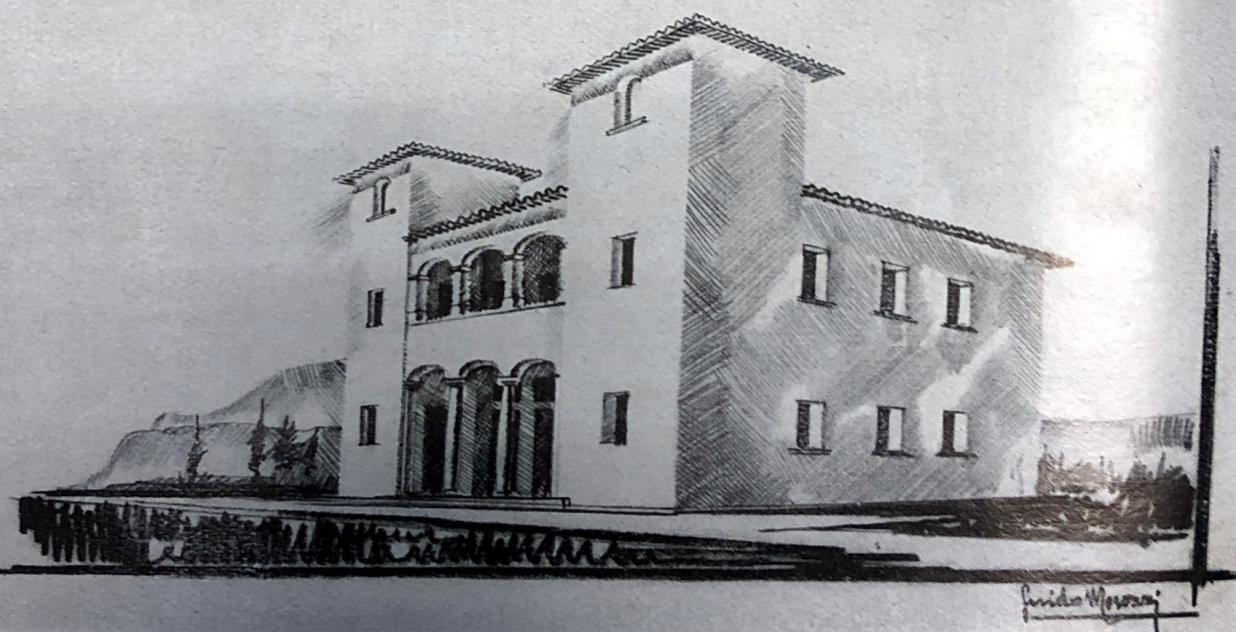
profondo senso di grazia e di equilibrio.

I rilievi e le fotografie dal vero qui riprodotti comprendono le case coloniche note sotto le denominazioni di podere Casabiondo (Pian di Scò, 1746); podere Caselle (Ponticino, 1870), podere le Chiuse (Figline, 1811), podere le Masse (Subbiano, 1911), podere Specchiano (Terranuova Bracciolini), podere Matassino (Figline), podere Casa Tufa (Figline) e podere Poggio Urbini, nella fattoria dei Renacci, mentre i progetti o schizzi del Cinquecento e del Settecento, che riproduciamo per gentile concessione delle Direzioni del R. Archivio di Stato e dell'Ospedale degli Innocenti, comprendono una casa colonica della fine del Cinquecento (da schizzi contenuti nell'inventario dei beni del predetto Spedale, raccolta serie CXXXVIII) e tre progetti eseguiti da Bernardino della Porta, intorno al 1780, per la fattoria Granducale di Frassineto d'Arezzo. Caratteristico fra questi il progetto di abitazione per due famiglie di contadini in uno stesso edificio.

SCHIZZO DI CASA COLONICA DEL XVI° SECOLO, TRATTO DALL'INVENTARIO DEI BENI POSSEDUTI DALL'OSPEDALE DEGLI INNOCENTI DI FIRENZE, RACCOLTA SERIE CXXXIII.

PODERE CASA TUFA, PRESSO FIGLINE. RILIEVO DAL VERO.

PODERE CASA TUFA, PRESSO FIGLINE.

Tutta la regione del Valdarno è ricca di queste costruzioni: se ne vedono un po' dappertutto, sia percorrendo la campagna nei pressi dell'Arno, sia verso la collina o lungo la strada detta dei sette ponti, che da Arezzo conduce a Reggello per Loro Ciuffenna, Castelfranco di Sopra, Pian di Scò e Cascia. Purtroppo, però, il loro stato di conservazione è quasi sempre deplorevole. Alcuni fra i più suggestivi esemplari hanno perduto molto della loro primitiva bellezza per il logoramento dovuto all'uso, per i brutti restauri o rifacimenti compiuti al solo scopo di sopperire alle disordinate esigenze agricole, per le frequenti chiusure dei portici e delle logge con muri a soprammattone o, come spesso si verifica, per l'avvenuta costruzione di capanne di muratura proprio a ridosso

PODERE LE CHIUSE, PRESSO FIGLINE (1811). RILIEVO DAL VERO.

PODERE LE CHIUSE, PRESSO FIGLINE (1811). SCHIZZO PROSPETTICO.

PODERE LE CHIUSE (1811),
PRESSO FIGLINE.

PODERE POGGIO URBINI, PRESSO S. GIOVANNI VALDARNO.

CASA BIONDO (1746), PRESSO PIAN DI SCÒ.

delle belle facciate, che non possono più ammirarsi nella linda originaria cornice di verde e di paesaggio.

È indicibile l'effetto che da queste caratteristiche forme di abitazioni coloniche ottiene il panorama, e la fatua leggerezza con la quale talora si sciupa l'aspetto di queste campagne, con restauri e rifacimenti che snaturano le linee originali di un'architettura colonica ormai tradizionale.

Sarà, quindi, opportuna l'iscrizione di questi edifici nell'elenco dei monumenti da tutelare, in base alla legge per la conservazione del patrimonio artistico nazionale e alla legge per la protezione delle Bellezze Naturali, poiché, ad accrescere il bell'aspetto delle case valdarnesi concorre il magnifico paesaggio campestre circostante, ricco di variata vegetazione e reso maggiormente attraente dalle pittoresche conformazioni geologiche del terreno proprie della regione; mentre la selvosa catena del Pratomagno, dal valico della Consuma a Vallombrosa, fino a S. Giustino, crea cornice e sfondo a questo mirabile assieme. Ma ancor più efficace sarebbe una propaganda di persuasione, ad opera degli enti provinciali turistici ed agrarî, affinché non vada sempre più deperendo e scomparendo questo particolarissimo paesaggio, dovuto in parte al lavoro e all'intelligenza creativa dell'uomo.

GUIDO MOROZZI

PODERE LE MASSE (1811), PRESSO SUBBIANO.

VITA DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA CTI

ALBO DELLA GLORIA

Soci della Consociazione Turistica Italiana caduti nella presente guerra e compresi nell'elenco dei Caduti pubblicato dal Quartier Generale delle Forze Armate il 10 dicembre 1941-XX. Ai gloriosi Combattenti e alle loro famiglie va la commossa imperitura gratitudine della Patria.

R. ESERCITO:

Bertelli Geom. Antonio, Tenente Artiglieria.
Bisesti Cav. Uff. Cesare, Colonnello.
Caruso Dr. Ing. Salvatore, Tenente Artiglieria.
D'Anca Mario, S. Tenente Fanteria.
Franceschi dott. Franco.
Galli Luigi, Caporal maggiore Alpini.
Gatti Beppino, Capitano.
Mastrocinque Dr. Fortunato, S. Tenente Veterinario.
Meattini Francesco, Appuntato R.G.F.
Piana Zefferino.
Ragnotti Prof. Dr. Ercole, Capitano Medico.
Tessaroli Dr. Mario, S. Tenente Medico.

R. MARINA:

Ricotti Cav. Cesare, Maggiore Direttore di Macchina.

R. AERONAUTICA:

Dalla Costa Giovanni, S. Tenente Pilota.
Linzi Geom. Franco, Tenente A.A.R.N.
Piersimoni Lorenzo, I Aviere.
Rebuscini Talete, Tenente Pilota.
Sala Emilio.

M. V. S. N.

Boario Rag. Comm. Guido (Console Mil. C.T.I.), Seniore.

UN ATTO DA SEGNALARE

Verso la meta auspicata: 500.000 Soci!

Come è facile immaginare, lettere di consenso e di simpatia per l'opera che la Consociazione svolge giungono sempre numerose, ed è altrettanto facile pensare che queste spontanee testimonianze costituiscono per noi motivo di compiacimento e di conforto vivissimi. Ma la lettera che, alla fine di dicembre, quasi ad auspicio di maggiori fortune per l'anno nuovo, ci ha inviato il gr. uff. Giuseppe Magni, Consigliere Delegato del Gruppo Assicurativo «Duomo» e antico e prezioso Amico dell'Istituzione, assume agli occhi nostri un significato talmente particolare da consigliarci di pubblicarla su queste colonne, nella certezza che essa verrà conosciuta e accolta dai lettori con eguale compiacimento e simpatia.

Ed anche un altro motivo ci spinge a render pubblica questa attestazione: il senso preciso che il gesto compiuto dal gr. uff. Magni e dai suoi Collaboratori contenga in sé tali elementi di suggestione da indurre numerosi altri Gruppi Dopolavoristici a seguire l'esempio luminoso offerto dai funzionari delle Compagnie «Il Duomo», «Cassa Generale d'Assicurazioni» e «Vecchia Mutua Grandine ed Eguaglianza». La comprensione delle masse per l'opera della C.T.I. non è cosa nuova per il nostro Sodalizio, che ben a ragione può dirsi una comunità di carattere popolare. E, d'altra parte, non è men nota l'attività che la C.T.I. ha esplicato e si propone di esplicare in sempre maggior misura per il cosiddetto turismo di masse, in un connubio di idealità e di forze che aspiriamo a veder sempre più stretto e fecondo. E a questo fine, quale miglior mezzo può rispondere se non quello di propagare l'idea che anima il Sodalizio nei ranghi stessi dei Dopolavoristi, in cui si schierano i ceti laboriosi di tutta Italia?

Ed ecco la bellissima lettera del gr. uff. Magni, al quale desideriamo rinnovare qui i sensi di tutta la nostra gratitudine.

Milano, 30 dicembre 1941-XX.

Alla Presidenza della Consociazione Turistica Italiana, Corso Italia 10, Milano.

Al mio significativo e simpatico *gesto (così si compiacque qualificarlo codesta On. Presidenza con sua lettera 14 aprile 1927-V), col quale procuravo alla C. T. I. un certo numero di Soci vitalizi, ed all'altro gesto del 3 maggio 1940-XVIII per il conguaglio della mia vecchia quota di vitalizio, faccio ora seguire una nuova prova del mio attaccamento alla tanto Vostra benemerita Istituzione.*

Ho pensato, cioè, quale Presidente onorario del Dopolavoro *del* Gruppo Assicurativo Duomo, *di proporre alla Presidenza del Gruppo stesso di includere fra le sue manifestazioni dopolavoristiche di quest'anno anche quella di far iscrivere alla C. T. I. come Soci vitalizi i propri dopolavoristi non ancora tali o con quota non ancora conguagliata, agevolando loro la relativa spesa con un adeguato concorso del* Dopolavoro, *dato lo scopo della Vostra Istituzione, che tende, fra l'altro,* ad elevare la coscienza civile dei lavoratori.

Far conoscere il mondo e più particolarmente l'Italia agli Italiani d'oggi, è opera altamente istruttiva e patriottica; opera che da tanti anni viene appunto svolta dalla C. T. I. con le molteplici e interessanti sue pubblicazioni periodiche e straordinarie.

Orbene, mi è gradito comunicarVi che la mia proposta è stata accolta con sentito entusiasmo, in quanto, anzitutto, tale iniziativa venne ritenuta pienamente aderente agli scopi culturali del programma dopolavoristico; poi, perché risponde anche al Vostro ripetuto appello per l'auspicato raggiungimento del mezzo milione di Soci.

Per lo scopo sopraddetto, il Presidente del nostro Dopolavoro, Sig. Cav. Canzi Canzio Ernesto, mi ha

consegnato il qui allegato elenco nominativo dei Dopolavoristi del Gruppo, *con la indicazione delle rispettive quote di versamento, ammontanti complessivamente a L. 13.750 (tredicimila settecentocinquanta), che trasmetto col qui unito vaglia n. Z 351993 del Credito Italiano, con la persuasione che questo nostro esempio sarà imitato dai molti che si trovano in grado di poter fare altrettanto.*

E con questa speranza, un duplice augurio: di sempre maggiori fortune alla tanto benemerita e patriottica Consociazione Turistica Italiana e di Vittoria per la Patria nostra in armi!

Vincere!

Il Consigliere Delegato
Direttore Generale
del «Gruppo Assicurativo Duomo»
rag. G. Magni

La "Campagna del mezzo milione".

Comunichiamo i nomi dei fortunati Propagandisti ai quali è toccata in sorte una copia dell'*Atlante Fisico-Economico d'Italia*, nell'estrazione del premio straordinario stabilito dal paragrafo 5 del regolamento per la «Campagna del mezzo milione»; regolamento che viene spedito a chiunque ne faccia richiesta inviando biglietto da visita con le iniziali «C. M. M.».

Tra i possessori dei «Buoni-Premio» compresi fra i numeri 6451 e 6700 la sorte ha favorito: il dott. prof. Lino Bertagnolli, Console Scolastico della C.T.I. per il R. Istituto Tecnico Commerciale «F. Daverio» di Varese (numero estratto: 6493); prof. Michele Ciofalo, Preside del R. Liceo-Ginnasio «G. Meli» di Palermo (n. estratto 6547); rag. Luigi Spolato, Console della C.T.I. per Padova (n. estratto 6598); prof. ing. Quirino Parolini, Console Scolastico della C.T.I. per il R. Istituto Tecnico "Verona-Trento" di Messina (n. estratto 6624); rag. cav. Mario Vallerini, Console della C.T.I. per Torino (n. estratto 6691).

"Le Vie del Mondo".

Pubblichiamo l'interessante sommario del fascicolo di febbraio della Rivista consorella:

Febbraio 1942-XX: G. Fioravanzo: *La guerra nel Pacifico.* – E. G. Valentinis di Tricesimo: *Il Giappone e il predominio nell'Asia Orientale.* – G. Ducci: *La Birmania e il conflitto attuale.* – A. Perego: *La penisola di Malacca e Singapore.* – G. Capra: *Il Canadà, paese degli elevatori.* – *Attualità Internazionale.* – *Di Paese in Paese.* – *Cronache della Guerra.*

L'abbonamento alla elegante e sontuosa rivista mensile è di L. 51,50 (estero L. 76,50). L'abbonamento cumulativo a «Le Vie d'Italia» e a «Le Vie del Mondo» è di L. 75 (estero L. 114).

SOCI VITALIZI ALL'ORDINE DEL GIORNO PER IL CONGUAGLIO DELLE LORO VECCHIE QUOTE

Continuiamo la pubblicazione dei nomi dei Soci vitalizi che nel 1941-XIX-XX hanno conguagliato la quota sottoscritta al momento della loro adesione al Sodalizio con l'attuale di L. 350. Il simpatico plebiscito prosegue tutt'ora con lusinghiera alacrità.

L'integrazione ha carattere volontario. Il conguaglio si può fare a rate, mediante versamenti non inferiori alle L. 20 ciascuno e in un periodo non superiore ad un anno. Il premio speciale concesso per il 1942 ai Vitalizi a quota 350 verrà pure assegnato a coloro che effettueranno il conguaglio a rate, subito dopo il versamento della prima rata, e la speciale tessera di benemerenza sarà inviata a conguaglio completato.

La somma necessaria all'allineamento della quota – compreso l'importo dell'imposta sulle entrate – è di L. 204 per i Vitalizi iscritti fino al 31 dicembre 1931; L. 153 per quelli iscritti dal 1° gennaio 1932 a tutto il 31 dicembre 1935; L. 102 per quelli iscritti dal 1° gennaio 1936 al 31 dicembre 1937.

(*Continuazione – Vedi num. precedenti*)

Terrani Attilio, Vigevano. – Trotta Gaetano, Voghera. – Turba Augusto, Como. – Tonetti Giuseppe, Langosco. – Vigna rag. Franco, Milano. – Vigna Federico, Fornaci. – Verga Eugenio, Milano. – Zani Riccardo, Milano. – Zurcher Giovanni, Ponte Chiasso.

SETTEMBRE

Abbruzzese cent. rag. cav. R., Roma. – Atzori Aldo, Cagliari. – Arruzzolo geom. Angelo, Forlì. – Bernasconi Giuseppe, Albiolo. – Bestetti Mariolina, Arcore. – Bulligan maresc. G., Tolmezzo. – Borrelli Francesco, Roma. – Bortolotti Pietro L., Caravaggio. – Billone C. P. A., Piazza Armerina. – Brodolini dott. ing. A., Recanati. – Borri rag. Enrico, Busto Arsizio. – Benini Augusto, Faenza. – Borso Pietro, Bressanone. – Borruso ten. rag. Brenno, Napoli. – Coltro Oliviero, Fortezza. – Chiocchetti Simone, Trento. – Coopmans De Yoldi nob. rag. A., Como. – Castelletti Guido, Ponte Chiasso. – Carri rag. Arnaldo, Legnano. – Ciotoli ten. col. cav. G., Roma. – Colombo Carlo, Monza. – Contu Cabras dr. cav. Mariano, Console C.T.I., Desulo. – Cuzzetti rag. Piero, Roma. – Cito magg. dott. Vincenzo, Napoli. – Cavallini dott. ing. G., Roma. – Cattaneo Della Volta march. sen. Giuseppe, Genova. – Casano maresc. Paolo, Padova. – Castaldini Antonio, Parma. – Costantini rag. Andrea, Siracusa. – Capasso Antonio, Pola. – Cacciabue Bartol., Novi Ligure. – Carrai Armido, Roma. – D'Angelo dott. prof. Maria, Roma. – Dolcetta dott. Italo, Genova. – Di Gioia dott. rag. Michele, Roma. – D'Urso Stefano, Genova. – De Alessi Riccardo, Pavia. – Dall'Aglio G., Tomba di Nerone. – De Dionigi Achille, Milano. – Dell'Ariccia Bruno, Roma. – Del Zoppo cav. Gaetano, Catania. – Di Stefano ten. Michele, Roma. – Ettore rag. Giuseppe M., Torino. – Fatello Francesco, Milano. – Fabiani Vincenzo, Spoleto. – Furia s. ten. dott. Andrea, Napoli. – Franci Franco, Brennero. – Fantinato don B., Noventa di Piave. – Fornaro cap. Umberto, Torino. – Fontana rag. comm. F., Trapani. – Grifoni col. cav. uff. Alceste, Napoli. – Groppetti Domenico, Milano. – Garroni Cesare, Bordighera. – Gandolfo rag. Mario, Catania. – Gallina dr. cav. V., Montecilfone. – Gilardi avv. Piero, Lugano. – Gallidabino Paolo, Milano. – Leboroni Alessandro, Montefano. – La Rosi Liliana, S. Martino al Tagl. – Lo Conte Domenico, Nuoro. – Manzi Giovanni, Verona. – Marchiori Domenico, Rieti. – Maccagno dott. Mario, S. Margherita Ligure. – Morettini Claudio, Console C.T.I., S. Giovanni d'Asso. – Morandotti G., Groppello Cairoli. – Montano Enzo, Sofia. – Mura Gianfranco, Torino. – Mocca Alberto, Torino. – Messina Angelo, Milano. – Manzotti Erminio, Piacenza. – Mosconi maresc. U., Posta Mil. 73. – Macchioni prof. dott. Igino, Pisa. – Mantegazza dott. rag. B., Trecella. – Montalcini avv. Cesare E., Torino. – Martini Dino, Bologna. – Paravizzini Sebastiano, Catania. – Perrone Giuseppe, Laterza. – Palmieri prof. cav. uff. F., Roma. – Pegorari Pietro, Bergamo. – Pelliccioni Fernando, Roma. – Pellegrino gen. comm. G., Fano. – Perez A., S. Giovanni

a Teduccio. – Ponzoni dott. Gaetano, Lodi. – Rizza Calogero, S. Urbano D'Este. – Rossi Enea, Sondrio. – Simoni Ernesto, Venezia. – Silvestri gen. comm. D., Napoli. – Saporetti Ettore, Taranto. – Secondi dott. B., Locate Triulzi. – Squarcina Giannino, Viareggio. – Salce Luigi, Rimini. – Speciani Celeste, Milano. – Saraceno Emanuele, Augusta. – Schembri geom. Baldassare, Licata. – Tondi Vincenzo, Roma. – Tognaccini Guido, Posta Mil. 3600. – Tommasi Vincenzo, Argirocastro. – Tosi rag. Enzio, Nervi. – Testoni Guido, Varese. – Tiberi dr. ing. Tiberio, Arezzo. – Vassalli ten. col. dr. cav. uff. G., Napoli. – Visco Gilardi dott. Rodolfo, Roma. – Viganotti P., Castelletto Ticino. – Verole Bozzello M., Reggio E. – Vertola Aurelio, Opera. – Volpe Nicola, Torino. – Zattoni Staglieno, Forlì. – Zaffaroni Angelo, Milano. – Zuccoli Rinaldo, Borgosesia. – Zanni Ghigliazza Clemen, Cervinia.

OTTOBRE

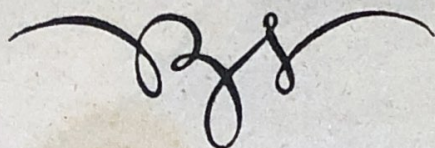
Amatucci Maria C., Roma. – Armani Giuseppe, Firenze. – Anselmi Giuseppe, Pontedassio. – Aiello dr. prof. Francesco, Cons. Scol. C.T.I., Fano. – Arrivabene C., Desenzano del G. – Ancona dott. cav. Guido, Fiume. – Adamo avv. Alessio, Calatafimi. – Allegrezza geom. cav. uff. Aldo, Senigallia. – Bazzano Eugenio, Milano. – Belli Giuseppe, Milano. – Burgisser cav. Luigi, Firenze. – Bianchi cav. Angelo, Varese. – Basler dott. ing. cav. Paolo, Spoleto. – Bruno comm. Tommaso, Napoli. – Berti Riboli dott. R., Genova. – Berti Riboli dott. E., Genova. – Brugnelli dott. ing. E., Cremona. – Brocchi Carlo, Fiume. – Bruscoli don Vincenzo, Civitella di Romagna. – Braccini dr. ing. cav. A., Casalgrande. – Bartolini sac. Egidio, Firenze. – Bedeschi prof. Nella, Milano. – Bonali Ecc. gen. gr. cr. A., Pesaro. – Belgeri padre Val., Roma. – Banchi Gino, Firenze. – Bravo Luigi, Iglesias. – Bergamaschino Alberto, Milano. – Brescia rag. Ettore, Bologna. – Bilagher cap. G., M. Gladbach. – Benfenati Antonio, Budrio. – Bonfanti Bernardino, Milano. – Babini Paolo Arturo, Russi. – Cubattoli Gino, Siena. – Comelli Simone, Torino. – Comelli dott. ing. R, Bergamo. – Corbetta F.. Ospitaletto Bresc. – Colucci dr. Ant., Napoli-Vomero. – Cazzulani Giuseppe, Milano. – Cecchella cav. G. B., Valdobbiadene. – Cramer Augusto G., Cravo. – Cappellari O., Vittorio Veneto. – Cavalletti Attilio, Carpineti. – Cardelli Saverio, Firenze. – Colombo Aldo, Milano. – Cova Emanuele, Milano. – Cervini Gaetano, Legnano. – Consolo cap. rag. F., Posta Militare 82-P. – Cascia Giovanni, Luvinate. – Curioni Padre Gaetano, Monza. – Cogni Ettore, Piacenza. – Cesana Angelo E., Genova. – Cabibbe ten. col. Enzo, Roma. – Cianchelli rag. cav. Euno, Roma. – Consoli ten. Giuseppe, Fiume. – Cammarano dott. Pasq., Salerno. – Colosimo Eraldo, Brescia. – Confalonieri Franco, Milano. – Cassi dott. prof. Gellio, Latisana. – Caccia Dominioni dott. Filippo, Castiglion Dora. – Crippa Enrico, Vercelli. – Capasso avv. Antonio, Napoli. – Corbella rag. Gianfranco, Milano. – Ceccarini cav. Renato, Roma. – Ciommei cav. Francesco, Console C.T.I., Tolentino. – Cocchini rag. Silvio, Penne. – Del Favero G., Perarolo di Cadore. – Donizetti Cesare, Milano. – Desderi prof. dott. Paolo, Torino. – D'Amore Giuseppe, Trieste. – Di Massa rag. Sebastiano, Roma. – Di Luzio rag. Arduino, Poppi. – De Filippi dr. Aldo, Trino. – De Vincenzo prof. G. P., Roma. – Di Chiara Giorgio, Roma. – Del Forno Pietro, Napoli. – De Stefani Adolfo, Verona. – D'Uva serg. D., S. Croce al Sannio. – Dulio Cesare, Valvasone. – Eccher rag. Camillo, Console C. T. I., Rovereto. – Corte dei Conti « Biblioteca », Roma. – Eldmann dott. prof. L., Firenze. – Ferrari geom. Luigi, Genivolta. – Frangi Francesco, Como. – Fontana Fulvio, Milano. – Fronzi dr. Giovanni, Senigallia. – Ferrero dott. ing. Ren. Bucuresti. – Ferretti maresc. Cesare, Pisa. – Fabbrica Sali di Bario, Calolziocorte. – Fontana dott. rag. G., Bolzano. – Filiani gr. uff. Luigi C., Pineto. – Genova Pierino, Genova. – Giannoni Giotto, Monte S. Savino. – Giampietro Luigi, Roma. – Giustiniani march. dr. E., Roma. – Giarola cav. Emilio, Garda. – Giuriati dr. Giovanni, Venezia. – Giorgi rag. cav. uff. E., Milano. – Gaetani Mario, Milano. – Gamba Arturo, Dozza Bellunese. – Giachino dott. Ferd., Genova. – Galli cav. Gildo, Milano. – Iambrenghi maresc. E., Candela. – Invernizio serg. R., Novi Ligure. – Jacchia avv. cav. Mario, Bologna. – Jori comm. Ernesto, Bologna. – Liviero Ottorino, Milano. – La Face D., Reggio Calabria. – Lezzi Antonio, Napoli. – Longo dott. ing. Imbriani, Milano. – Landi cap. Achille, Genova. – Lena Tullio, La Maddalena. – Mauri Gianni, Milano. – Motta Pietro F., Licodia Eubea. – Maitre Eugenio, Console C.T.I., Agliè. – Mangiagalli magg. cav. E., Terni. – Marchetti nob. ten. col. cav. Luigi, Genova. – Manassero sac. Antonio, Console C.T.I., Pamparato. – Marchigiani dott. ing. G., Torino. – Martina dott. rag. G., Torino. – Milesi Franco, Bergamo. – Monticelli magg. cav. Arnaldo, Bolzano. – Marcozzi rag. Enzo, Milano. – Mechilli rag. Fernando, Roma. – Minetti dr. A. G., Domodossola. – Morassuti Marino, Padova. – Marziani dott. Luigi, Roma. Moruzzi Angelo, Parma. – Muretti dott. ing. Mario, Torino. – Melani cav. uff. Aldo, Terni. – Malinverni Maria Rosa, Torino. – Manunza prof. dr. ing. G., Cagliari. – Marini Adele, Calcinato. – Mura Alessandro, Cagliari. – Milani avv. dr. prof. cav. Dante, Console Scol. C.T.I., Torino. – Mannini Leone, Pietrasanta. – Mascagni cav. uff. A., Figline V. – Morello Maria, Torino. – Modiano Giacomo, Trieste. – Masera Corrado, Piovà Massaia. – Onofri comm. Ettore, Roma. – Ottaviani rag. Pietro, Codogno. – Orsini princ. don. Lelio Nicolò dei duchi di Gravina, Roma. – Potecchi ten. rag. Aldo, Suzzara. – Princi Domenico, Savona. – Piccolo cav. Guido, Venezia. – Pelizzari rag. Alessandro, Nossa. – Pirovano Enrico, Milano. – Passigli Raffaello, Firenze. – Pollini Carlo, Zeme Lomellina. – Polloni avv. dr. M., Parasacco. – Piantanida prof. cav. uff. E., Livorno. – Pivano Ettore, Biella. – Pispisa dr. prof. Lorenzo, Messina. – Pacella col. comm. Bernardo, Posta Militare 102. – Picchi dott. prof. Luigi, Firenze. – Pogliana Natale, Rescaldina. – Pertosa Raffaele, Foggia. – Pierotti Luigi Renato, Console C.T.I., Navacchio. – Pirovano maresc. Ercole, Siena. – Quinti Alfredo, Roma. – Rusconi dott. ing. Guido, Lecco. – Ricciardi dott. gr. uff. A., Roma. – Ranco dott. Agostino, Console Universitario C.T.I., Milano. – Rustichelli Randolfo, Faenza. – Ripamonti Vincenzo, Console C.T.I., Arizzano. – Rossi Achille, Catanzaro. – Rossignoli Felice, Torino. – Rossato dott. ing. S., Verona. – Riccardi dott. ing. R., Torino. – Ricci dott. cav. A., Montereale. – Roma Parisi Teresita, Torino. – Raffaelli avv. Luigi, Pesaro. – Salvagnini Antonio, Padova. – Scocca Attilio, Napoli. – Santini Fabio, Cesena. – Suppo Giovanni, Nichelino. – Stobbia rag. cav. uff. D., Milano. – Stefani dott. Antonio, Milano. – Savonuzzi dott. ing. M., Ferrara. – Sagrini G., Francavilla d'Ete. – Sason cav. Alfredo, Console C.T.I., Verteneglio. – Santerini maresc. G., Malpensa di G. – Soggiu dott. Antonio, Ghilarza. – Scaciga Della Silva cav. A., Crodo. – Soprani A. M., S. Pietro in Vincoli. – Sartore Oscar, Pordenone. – Soldani Carlo, Borgomanero. Santulli col. comm. G., Roma. – Salmoiraghi Francesco, Milano. – Sozzani dr. ing. Gilberto, Suzzara. – Torda sac. Michele, Budapest. – Tavella don prof. Carlo, Magenta. – Trambusti prof. Bruno, Bari. – Tinicolo Giovanni, Martignacco. – Tantalo Onorio, Posta Militare 67. – Tagliavini Paolo, Campegine. – Torrusio comm. Ernesto, Milano. – Trivini Bellini rag. Ugo, Console C.T.I., Vandoies. – Tesser sac. Pietro, Jesolo. – Truant L., S. Martino al Tagl. – Vincenzo cav. Francesco, Taranto. – Veronesi rag. Silla, Fano. – Valentino Giovanni, Lupara. – Vecchi dott. Enrico, Reggio Emilia. – Volontè Guido, Castello. – Vaudano teol. Antonio, Console C.T.I., Castagnole Piemonte. – Viganò Ambrogio, Milano. – Vaghi dott. Alberto, Milano. – Vergnano Cesare, Torino. – Zangirolami dott. Lina, Parma. – Zanella Pietro, S. Bonifacio.

NOVEMBRE

Alberti Giocondo, Tione di Trento. – Azzariti Fumaroli Prof. Dott. Ing. G., Napoli. – Ambroso Aldo, Milano. – Antola Alfredo, Recco. – Angrisani avv. cav. Mario, Bari. – Aldrighettoni Giovanni, Rovereto. – Avenali Mario, Roma. – Angelino dr. ing. Giacomo, Borgosesia. – Auriemma dott. Salv., S. Maria Capua V. – Abruzzese dr. Vero, Modena. – Armand Ugon gen. dott. comm. Giovanni, Milano. – Alderighi Claudio, Livorno. – Aymo-

nino gen. comm. C., Roma. – Airoldi rag. Angelo, Rancio di Lecco. – Ariata Pierino G., Mortara. – Accorsi dott. Corso, Sarzana. – Alessandrini dott. ing. A., Bologna. – Allegri Egidio, Besenzone. – Ambrogio rag. comm. Paolo, Console C.T.I., Roma. – Amendola dott. ing. Errico, Caserta. – Barello Nino Genesio, Bolzano. – Braia Achille, Biella. – Buracchio avv. Michele, Chieti. – Bidoli Guido, Conegliano Veneto. – Bianchi dr. Giorgio, Firenze. – Balzer Giovanni, Roma. – Borghese Cavazza donna Livia, S. Felice del Benaco. – Bonaglia dott. Eraldo, Bergamo. – Bartoli dr. Francesco, Ancona. – Barutta magg. cav. Arturo, Milano. – Biraghi Folcia Nino, Milano. – Bucci Giovanni, Staggia. – Ballarini Otello, Bologna. – Bianchi Ettore, Milano. – Bufalari Cesare, Milano. – Bisagno Guido, Genova. – Basilici rag. cav. Gaetano, Roma. – Benadduci nob. cav. S., Tolentino. – Baldi dott. ing. prof. O., Pesaro. – Bagnoli Lodovico, Bologna. – Bonelli dott. Ario., Palermo. – Balestra Tiberio, Bologna. – Berti dott. C., Repubblica di S. Marino. – Bozzo Paolo, Milano. – Brugnoli Gino, Campegine. – Bruzzone dr. comm. Zeno, Montecassiano. – Battista dr. Guido, Istonio. – Bigi Giorgio, Milano. – Buffa col. cav. Agostino, Console Mil. C.T.I., Roma. – Bonicalzi Mario, Milano-Bovisa. – Baraldi Anselmo, Console C.T.I., Pieve di Cento. – Biblioteca della R. Accademia Militare di Fanteria e Cavalleria, Modena. – Bertolucci ten. col. dott. cav. Gino, S. Concordio. – Brenna Vincenzo, Milano. – Buizza dr. ing. Achille V., Lecco. – Barozzi dott. Carlo, Passignano Trasimeno. – Bermond Luciano, Lecco. – Boriani dott. ing. Antonio, Bologna. – Boni rag. cav. Romeo, Bologna. – Barbieri dott. ing. cav. uff. G., Bologna. – Braccialini avv. dott. Piero, Roma. – Baron dr. Mario, Roma. – Baccigotti dott. Edoardo, Sedriano. – Boccassi cap. cav. Giulio, Console Mil. C.T.I., Torino. – Boni Antonio, Castelvetro. – Benso sac. Nicola, Savigliano. – Benigni Targani Cesare, Fiume. – Bindi dott. Vito, Firenze. – Barcella Daniele, Milano. – Barcella Lorenzo, Milano. – Borghi Leonardo, Binasco. – Bazzichelli comm. Luigi, Roma. – Bianchi Giorgina, Milano. – Barrilis dott. prof. Luigi, Console C.T.I., Gabiano. – Borina Riccardo, Padova. – Balsamo Maria Luisa, Bistagno. – Borghese Marco duca di Bomazzo, Scarperia. – Bandiera ten. Eugenio, Rho. – Bernasconi Renzo, Como. – Bertelli ten. Ercole, Posta Milit. 133. – Bartolini Luigi, Volterra. – Biradelli Arturo, Milano. – Biundo gr. uff. Francesco, Milano. – Cattaneo cav. Gilio, Varese. – Coda Aldo, Console C.T.I., Biella Piazzo. – Costa avv. Mario, Cagliari. – Cicognani Gaudenzi Bice, Savignano sul Rubicone. – Conte ten. Michele, Posta Militare 2-P. – Conte sac. Francesco, Fossano. – Corradetti dott. Rina, Ripatransone. – Colao Vittorio, Catanzaro. – Comina Adolfo, Cuneo. – Chieli Bruno, Cutigliano. – Collini cav. Guglielmo, Milano. – Carrara Verdi F., Busseto. – Ceccherini dott. cav. uff. Luigi, Castiglion Fiorentino. – Crosio Angelo, Trino Vercellese. – Ciotti cav. Paolo, Console C.T.I., Imola. – Celeghini Ezio, Bologna. – Cova Ruggero, Milano. – Catterina Luigi, Napoli. – Cucco Jacomy Tonina, Dolianova. – Collegio S. Giuseppe, Torino. – Carraro sac. Antonio, Giavera del Montello. – Cellini avv. Alipio A., Terni. – Colla rag. Dante, Rovereto. – Cesaroni Bindo, Roma. – Caterini P. Filippo, Roma. – Carissimo don G. B., Sezze. – Cornet rag. Raimondo, Trieste. – Cadamuro Morgante nob. Giuseppe, Portogruaro. – Cetroni prof. dott. Mario, Ferrara. – Caviglioli cav. Giuseppe, Omegna. – Collatina Roberto, S. Martino dall'Argine. – Capialbi co. gen. Massimo, Stilo. – Cova dott. prof. Ercole, Torino. – Calzavara dott. ing. Luigi, Roma. – Croce Bianca Anna, Casalpusterlengo. – Casteller Alfredo, Seren del Grappa. – Ciangottini dott. ing. G. B., Roma. – Cellerino dott. ing. Mario, Torino. – Cavalli Luigi, Console C.T.I., Capriata d'Orba. – Carfagnini Agnese, Roma. – Canese Marco, Genova-Quinto. – Cavandoli gen. comm. Mario, Milano. – Castoldi rag. Franco, Monza. – Castoldi Luigi, Monza. – Chieppa dott. ing. Giuseppe, Napoli. – Calabi Benedetto, Firenze. – Castelli dott. Giovanni, Milano. – Ceva Terenzio, Console C.T.I., Dogliani. – Colombero Bernardo, Console C.T.I., Manta. – Caveggia Albino, Romanoro. – Cavallaro Venero, Milano. – Croci dott. ing. Antonio, Milano. – Chiamenti Burlini E., Milano. – Carrozza Vincenzo, Laureana di Borrello. – Collegio « Canova », Possagno. – Capello Michele, Genova-Pegli. – Cecchetti sac. Gino, Roma. – Collegio S. Giuseppe, Roma. – Colombo Edoardo, Milano. – Donegana Lorenzo, Oggiono. – De Martino cap. cav. Mariano, Gaeta. – Dessì Giuseppe, Posta Militare 28. – Dell'Omo prof. teol. G., Settimo Torinese. – De Paciani Giuseppina, Cividale. – Da Venezia Aldo, Venezia. – Durando cav. Pietro, Torino. – Di Tonto Riccardo, Lanciano. – D'Aloia Guglielmo, Manerbio. – Del Monte Giuseppe, Roma. – De Astis ten. col. cav. Vincenzo, Bologna. – De Feo Guglielmo, La Spezia. – Donati Ettore, Roma. – De Paoli Alessandrina, Milano. – Dutto Giovanni, Domodossola. – Dal Lago nob. avv. Giuseppe, Cles. – Delmonte Aldo, Rubiera. – Di Paola Filippo, S. Agata di Militello. – Dani rag. Raffaello, Ardenza. – Di Napoli comm. Giuseppe, Roma. – Di Carlo col. dr. cav. uff. Mario C., Console Aeron. C.T.I., Pontecagnano Faiano. – Discoli magg. cav. Emilio, Torino. – Dambra Ruggiero, Roma. – Enrietti gr. uff. Carlo, Quisisana. – Esposito Amodio ten. col. Pietro, Posta Militare 41. – Filippi G. B., Torino. – Sr. Frizza Giuseppe, Tornquist. F. C. S. – Fossi Galliano, Prato. – Faraci magg. cav. Salvatore, Fano. – Fontana Alessandro, Milano. – Fornara Eligio, Torino. – Fiorito Alfonso, Chivasso. – Fila Gianfranco, Coggiola. – Falconi cap. Aldo, Voghera. – Foglietti Zenone, Todi. – Fauci dott. Accursio, Trento. – Franciosa dott. comm. Luchino, Roma. – Fumagalli Maria Luisa, Como. – Franco Luigi, Venaria Reale. – Ferrara Giuseppe, Palermo. – Filippi Bruno, Milano-Musocco. – Franceschi Emilio, Trento. – Forti Giorgio, Prato. – Fernì Carlo, Trento. – Fantone Giorgio, Torino. – Ferrario Castilio, Milano. – Ferrario Biagio, Milano. – Foroni dr. cav. Camillo, Genova-Quarto. – Foglino dott. Nicola, Torino. – Francese cap. Rodolfo, Torino. – Fassi gen. comm. Carlo, Posta Militare 21. – Fiore Gaetano, Bari. – Guidi dott. Riccardo, Bologna. – Greppi dott. ing. Luigi, Milano. – Gabici geom. Natale, Ravenna. – Giura Longo geom. Pietro, Console C.T.I., Matera. – Gavazzi dr. Egidio, Milano. – Gasparini Luigi, Piacenza. – Gariboldi ecc. gen. gr. cr. Italo, Roma. – Grassini ten. col. cav. Guido, Cons. Mil. C.T.I., Posta Militare 10. – Gigli dott. Ugo, Rho. – Goria Natalino, Moretto di Villafranca. – Gnecco co. Mino, Genova. – Gentili Spinola magg. dott. cav. Alessandro, Fossano. – Gerbaudo Giovanni, Latte. – Giraudo cav. Ettore, Castellamonte. – Grumelli dr. Leone, Bariano. – Guadagni Claudio, Napoli. – Gattermayer Raul Maria, Milano. – Gallizioli Giuseppe, Castro. – Gianoglio S. ten. geom. M., Zevio. – Genovese dott. ing. G., Trapani. – Galiani dr. ing. comm. G., Trieste. – Gallia comm. Carlo, Milano. – Guerrini prof. arch. cav. G., Roma. – Giglioli prof. cav. gr. cr. Giulio Q., Roma. – Giorgi Roberto, Firenze. – Invernizzi dott. ing. cav. Emilio, Milano. – Gambino Lodovico, Torino. – Ghiringhelli Cesare, Pioltello. – Ginnasi col. gr. uff. A., Imola. – Gigante mar. Simeone, Ferrara. – Grillo Padre Francesco, Ovada. – Guerricchio dott. cav. A., Matera. – Giaquinto Vittorio, Trieste. – Guidotti dott. Francesco, Zocca. – Gallarotti ten. col. cav. E., Posta Militare 65. – Gianni Aldo, Ancona. – Galluccio dott. Luigi, Galatina. – Lauretto maresc. Pasquale, Caserta. – Lattuada dott. Alfredo, Milano. – Liati Flaminio, Cassano Magnago. – Laudisa dott. ing. arch. Giulio Roma. – Luciani dott. ing. Luciano, Trieste. – Lomi Cesare, Agrigento. – L'Ambrosa rag. Giuseppe, Torino. – Lauricella Sergio, Roma. – Lupattelli Riccardo, Todi. – Lensi dott. ing. Mario, Firenze. – Monza Mario, Monza. – Marongiu dott. ing. Giuseppe, Carbonia. – Mezzetti Pasquale, Vaiano. – Milazzo cap. cav. Matteo, Roma. – Maffioli cav. Cesare, Roma. – Minonzio Gastone, Milano. – Massari magg. cav. Mario, Parma. – Manca Raffaele, Domodossola. – Mangiarotti dott. ing. E., Broni. – Mainardi Pietro, Cr mona. – Martini cav. uff. Renato, Macerata. – Michelangeli geom. Vincenzo, S. Ippolito. – Mingozzi Maestrini Vittorina, Fiorenzuola d'Arda. – Matteucci dott. Federico, Treia. – Martegiani dr. Carlo, Console C.T.I., Città della Pieve. – Matteini Adolfo, Milano. – Mondelli dott. Pietro, Como. – Montagnoli Sereno, Arconate. – Manzo don Francesco, Vercelli. – Montanari cav. Enrico, Brescia. – Menghi rag. Aldo, Cesena. – Morighi Stanislao, Ponte S. Giovanni. – Maggiorelli Maria C., Roma. – Montesi comm. Gino, Milano. – Miotti Ottelio, Tricesimo. –

(*continua a pag. 139*)

In questa stagione guardate dall'esporvi ad un raffreddamento troppo rapido, specialmente se siete accaldati. Non tutti gli organismi sono in grado di sopportare un brusco cambiamento di temperatura ed allora un raffreddore può esserne la conseguenza. Per evitare ogni malanno, se volete un rimedio sicuro ed efficace, prendete ai primi sintomi le Compresse di

ASPIRINA

AUTOMOBILISMO

UN'ORIGINALE INIZIATIVA DEL GOVERNO SVIZZERO

I due classici piccioni ad una fava ha preso recentemente il Consiglio Federale della Svizzera, in tema di provvidenze automobilistiche, con una interessante disposizione, che è il caso di esaminare brevemente.

Raccolti molteplici voti intesi ad alleviare in qualche modo la grave crisi cui sono soggetti – al pari dei loro colleghi di tutta Europa – gli ausiliari svizzeri dell'automobile e del motociclo (rimesse, officine di riparazione e d'installazione, ricambisti, fornitori in genere); e preoccupato altresì del graduale inesorabile processo di dissoluzione del patrimonio automobilistico nazionale in regime di macchine ferme e trascurate (la percentuale delle circolanti supera di poco quella italiana), il Consiglio Federale è venuto nella determinazione di concedere uno speciale sussidio di riparazione o di miglioria, secondo le seguenti norme:

Tutti i detentori, senza distinzione, di autoveicoli immobilizzati per effetto delle limitazioni circolatorie, nonché gli utenti autorizzati a circolare, ma esercenti attività particolarmente provate dalla crisi di emergenza, possono chiedere il sussidio per fare eseguire al proprio automezzo lavori di riparazione, di manutenzione straordinaria, di ripristino, di miglioramento nelle prestazioni, di trasformazione; escluse le trasformazioni per carburante succedaneo o le semplici installazioni di accessori non comportanti impiego di mano d'opera. In ogni caso, deve trattarsi di lavori d'importo non inferiore ai 50 franchi per le motociclette e ai 250 franchi per le vetture di maggior lusso. Tra gli aventi diritto, pur disponendo di macchina circolante, sono espressamente ricordati a titolo d'esempio gli esercenti d'imprese di trasporto, i pubblici noleggiatori, determinate categorie di professionisti, di artigiani, ecc. Nella selezione non si ha riguardo al censo e non sono richiesti documenti personali di sorta: la concessione è ispirata a larghezza, appunto per procurar lavoro alle officine immiserite.

Per ottenere la concessione, l'utente del veicolo circolante o il proprietario del veicolo immobilizzato devono anzitutto rivolgersi ad una ditta iscritta tra le categorie degli ausiliari dell'automobile, secondo la « Union des garagistes suisses », che già aveva censito le autorimesse, le officine e i buoni artigiani rientranti nella categoria « professionnelle ». La ditta rilascia un preventivo, che viene vistato, per le macchine precettate per la requisizione militare, dall'esperto militare; per le macchine libere, dall'esperto civile cantonale. Ottenuta l'approvazione, si inoltra la domanda al competente ufficio cantonale, che stabilisce l'importo del sussidio in base ad un coefficente percentuale del costo. Più precisamente, la Confederazione interviene per un'aliquota variabile tra il 20 e il 25%, e il Cantone per una somma eguale alla metà del contributo di quella. Il concorso del Cantone è richiesto come condizione inderogabile per la concessione confederale: tuttavia, a semplificare le formalità e a sveltire la pratica, lo stesso Cantone liquida il contributo totale, impegnando automaticamente anche la Confederazione.

L'automobilista fa eseguire il lavoro, paga, ritira la quitanza, e con questa ottiene il parziale rimborso.

Non è il caso di sopravvalutare l'efficacia del sistema svizzero dal punto di vista economico, benché un aiuto del 30-38% sull'importo della fattura possa già costituire uno stimolo non indifferente a ricordarsi di possedere un'automobile, che un bel giorno ritornerà a circolare e a disimpegnare un'utile funzione nell'economia nazionale. Ma, forse, più che per la diretta entità economica, il sistema svizzero può riuscire efficace dal punto di vista psicologico. L'ufficiale riconoscimento da parte della massima autorità dello Stato che l'autoveicolo, anche se fermo, merita di essere conservato o rimesso in efficienza, o addirittura migliorato, e che quanti avevano dedicato la loro attività a questo ramo meritano di essere considerati tra i collaboratori della futura ripresa e come tali aiutati – non potrà rimanere senza benefico effetto, quanto meno indiretto, sotto forma di una rinascente fiducia, con tutte le sue conseguenze anche d'ordine commerciale (dissesti evitati, fidi concessi, iniziative affrontate per il futuro, ecc.). Lo stesso pretesto della revisione sussidiata per interrompere il sonno della vettura, trasportarla all'officina, provarla, riprenderla, non può non giungere opportuno, oltre che alla conservazione tecnica della macchina, a quella dello spirito automobilistico dell'utente.

Nel segnalare questa interessante iniziativa del Governo elvetico (tanto più curiosa, se ricordiamo che la Svizzera fu l'ultima a togliere il divieto assoluto di autocircolazione in alcuni Cantoni, non che le prescrizioni eccessivamente limitatrici o vessatorie vigenti sino a pochi anni fa in molti altri) siamo tentati a desumerne una « morale » ad uso interno. Non molto peregrina, del resto, in quanto già più volte affacciammo o discutemmo la proposta, da altri affacciata, di affrontare seriamente anche in Italia il problema delle macchine inoperose.

Il sistema svizzero potrebbe essere – crediamo – perfezionato attraverso una selezione qualitativa delle macchine da rimettere o mantenere in efficienza, rendendo obbligatorio il relativo lavoro, con o senza congruo sussidio, e utilizzando, per contro, le macchine escluse da quest'obbligo, o parte di esse, per il ricupero del prezioso materiale metallico oggi oziante senza vantaggio di alcuno; ricupero, del resto, recentemente deciso anche in Francia per tutte le macchine presentate al collaudo prima del settembre 1925.

In altri termini, non pare da scartarsi a priori la proposta di suddividere tutte le nostre vetture e motociclette ferme, oggi comprese nell'unica categoria di vittime designate alla spontanea totale rovina (in quanto ci accorgeremo che saran divenute rottame quando, a guerra vinta, il rottame non ci servirà più), in due grandi categorie: quelle da mantenere in efficienza, e quelle più vecchie e logore da trasformarsi subito in materia prima di ricupero. Le prime da affidare – sieno esse in circolazione o a domicilio – alle cure delle officine specializzate, almeno sotto forma di sommari controlli a lunga periodicità; le seconde da passarsi a rottame presso gli enti autorizzati, eventualmente messi in grado, attraverso il sussidio, di valutarle a prezzi non troppo rovinosi per i venditori. Questi, del resto, nel-

l'incerta durata del periodo di privazione – galoppando gli interessi passivi e le spese di rimessa – comprenderanno facilmente che è il caso di rassegnarsi a troncare la inutile e puramente statistica vita della loro vettura. Nè si scorge alcun vantaggio nell'alimentare l'illusione che dopoguerra anche le vetture, già figuranti all'inizio delle ostilità tra le più vecchie e scassate del nostro patrimonio automobilistico, possano riacquistare un effimero pregio, o adempiere ad altre funzioni più utili di quelle d'inquinare il mercato, d'ingombrare senza costrutto le strade, di accrescere pericoli alla circolazione e di ritardare, con un più lento assorbimento del nuovo, la ripresa del progresso costruttivo.

Nel frattempo, tra riparazione e manutenzione delle prime, demolizione delle seconde, una vasta classe di professionisti dell'automobile troverebbe un sensibile sollievo.

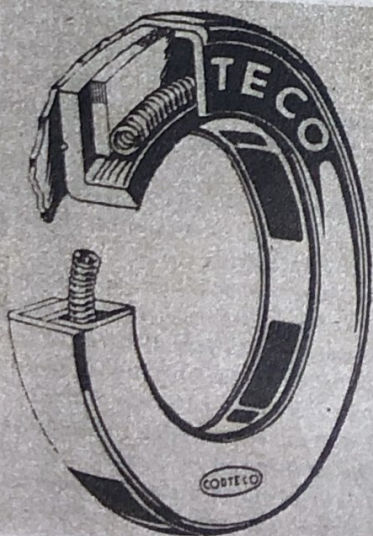
al. far.

Autoveicoli su rotaie e autoveicoli termoelettrici.

La simpatia – già segnalata su queste colonne – incontrata in Francia da piccoli autoveicoli elettrici per trasporto di persone (simpatia prevalentemente platonica, non corrispondente, per ora, ad una reale diffusione dei molti prototipi e alla quale si oppongono ovvie ragioni tradotte anche in disposizioni restrittive di legge circa la costruzione e la disponibilità di materie prime) ha offerto recentemente il destro a qualche studioso per impostare un saggio di previsioni sulla desiderabile sistemazione autarchica degli automezzi più pesanti, basata anch'essa in buona parte sullo sfruttamento dell'energia elettrica.

Premesso che la massima parte dell'attuale patrimonio autocarristico francese non potrà essere trasformato se non a gassogeno, acetilene o gas illuminante, fermo restando il motore a scoppio o a combustione, i critici d'oltr'Alpe osservano che per una parte di questo materiale potrà, quanto meno, conseguirsi l'autarchia integrale in fatto di pneumatici (problema egualmente grave e urgente in tutta Europa) munendolo di ruote metalliche a margine di tipo ferroviario, e facendolo marciare sui binari della rete nazionale, ormai quasi deserti di treni, in seguito al forte diradamento delle comunicazioni passeggeri. Con determinate cautele (si osserva) di orario, di velocità, di segnalazioni, e previ accordi, forse delicati, ma non impossibili, coi preposti al servizio movimento delle ferrovie, tutti i principali trasporti interurbani o inter-dipartimentali, specie se effettuati su percorsi fissi e regolari, potrebbero essere affidati ad autoveicoli così trasformati; con quest'altro vantaggio, che, in mancanza di acclività e tortuosità rallentatrici, di accidentalità circolatorie esigenti impiego di freno e riprese, e col ridottissimo attrito proprio della rotaia, si risparmierebbe una buona metà del combustibile, sia esso autarchico o no. Una nota fabbrica, anzi, ha palesato l'intenzione di mettere in commercio assali per così dire anfibi, sui quali verrebbero facilmente alternate, a volontà, le ruote metalliche a margine e quelle comuni gommate, serbando queste ultime per i brevi tratti complementari al percorso ferroviario, in partenza e in arrivo, così da consentire il carico e lo scarico a domicilio, senza trasbordi in stazione.

A parte la palese utopia di queste pensate teoricamente interessanti, ma impossibili a tradursi in

per alberi ruotanti

un elemento di tenuta garantito per alberi ruotanti o parti di macchine in movimento

evita in modo assoluto la fuoruscita o l'entrata di olio, grasso, acqua, polvere, ecc.

FABBRICATI IN ITALIA DALLA DITTA
CORTE & COSSO - TORINO (106)
VIA ORTO BOTANICO, 21 - TELEFONO 62-548
OPUSCOLO "T" GRATIS A RICHIESTA

pratica (basti pensare alla questione dello scartamento ferroviario, più ristretto che quello di qualunque grosso autocarro, e al problema delle ruote anteriori direttrici, quando dovessero alternare la funzione di carrello ferroviario fisso con quella della sterza, esigente tra l'altro una diversa complanarità, per non sciupare in pochi chilometri di marcia stradale le gomme faticosamente risparmiate nella marcia su rotaia), la proposta sembra urtare non solo contro l'inconveniente di un complesso e costoso lavoro di trasformazione, esigente – tra l'altro – non poca materia prima, ma anche contro ogni ragionevole probabilità di poter indurre l'amministrazione ferroviaria a concedere i binari per questo nuovo uso. Non abbiamo precisi elementi sulla situazione ferroviaria francese: forse colà, maggiormente ridotti che in Italia i treni viaggiatori, ridotto anche il servizio merci per le peculiari condizioni attuali del Paese, inesistenti, o quasi, i trasporti militari, che in un Paese in guerra, come l'Italia, assorbono, invece, una larga parte del potenziale ferroviario, la soluzione auto-ferro-carristica può non giungere assurda a priori, anche per la caratteristica conformazione della rete ferroviaria francese, a ricca scacchiera di linee parallele e inter-sussidiarie e di non eccessivo traffico unitario. È superfluo avvertire che, in Italia, la distinzione è invece ben netta tra le linee secondarie e fuori mano, o a fondo chiuso, dove la soluzione sarebbe inutile, e quelle principali, dove la congestione ferroviaria è già un problema di per sé ponderosissimo, tanto da giustificare la permanenza e lo sviluppo di un parallelo traffico camionistico su strada ordinaria, appunto all'importante scopo di alleggerirla.

Più interessante è, invece, la seconda proposta dei critici francesi, relativa allo sfruttamento dell'energia elettrica, punto di partenza della discussione. Se la soluzione di cui sopra – essi dicono – vale per la trasformazione di un contingente di automezzi già circolanti e per un'immediata attuazione nel presente periodo di emergenza, per le nuove costruzioni del tempo di pace converrà, invece, pensare a veicoli benzo-elettrici o Diesel-elettrici, che possano percorrere la maggior parte del loro chilometraggio sulle grandi arterie nazionali, col sistema filoviario. In altri termini, le principali strade di gran traffico dovrebbero progressivamente munirsi di linee aeree di corrente, ed i veicoli essere a doppio uso: elettrico quando marciano su tali strade, a motore autonomo negli altri casi, o anche sulle stesse in caso di manovre speciali (superamenti, inversioni di ritorno, ecc.). Un contatore a bordo di ogni veicolo permetterebbe all'ente esercente di percepire il prezzo dell'energia consumata.

Tecnicamente, nulla da obiettare. Il veicolo termoelettrico non è una novità, neppure in Italia, sia nella forma di motore termico che alimenta la dinamo (nel qual caso il gruppo elettrico rappresenta, in sostanza, un semplice sistema di trasmissione), sia nella più logica e utile forma di doppia alimentazione indipendente (veicoli filoviari, con motore termico ausiliario per gli spostamenti fuori rete).

Per quanto l'idea del veicolo privato a doppio uso, con linea aerea di alimentazione stradale pubblica, sia sorta in Italia prima che altrove, e anche recentemente sia apparsa in una nostra Rivista tecnica – anche l'attuabilità di tale soluzione lascia perplessi, per ovvie ragioni economiche. E fors'anche per ragioni

di carattere generale, in quanto non è detto affatto che il ritorno della normalità debba corrispondere a un tale declino nell'attuale consumo di energia elettrica, o ad un tale supero di nuova produzione, da offrire larghi margini a questi nuovi consumi, a meno di limitare l'erogazione stradale pubblica al semestre estivo e alle ore notturne. Tuttavia, il problema merita forse di non esser lasciato cadere.

Cristoforo

Automobili in mare.

Un cantiere navale di un Paese extra-europeo, nell'urgenza di dover consegnare alcune grosse navi da carico, tra le 12 e le 18 mila tonnellate, avendo pressoché ultimati gli scafi e mancando, invece, di serî affidamenti per una prossima consegna degli apparati motori da parte delle fabbriche specializzate, ha chiesto al committente di poter sostituire il grosso motore Diesel di ogni nave con una serie di motori normali da automobile, prelevati dalle giacenze di magazzino delle fabbriche o dalla requisizione privata.

Si afferma, anzi, che su un primo scafo da esperimento siasi già provveduto ad una tale variante, adottando quattro distinti alberi con quattro eliche, ogni albero azionato da una batteria di motori d'automobile in *tandem*. Ciascuna batteria è formata di 4-6 o più motori dell'identico tipo e potenza: ma le varie batterie possono far ricorso a tipi diversi, purché trasmettano all'albero una potenza pressoché analoga a quella delle altre, o almeno simmetricamente distribuita rispetto allo scafo.

Ecco un'utilizzazione dei motori delle automobili inoperose (soprattutto dei grossi motori, propri delle vetture di più vecchia costruzione, che potrebbero senza rammarico esser demoliti nella parte restante), non indegna forse di essere presa in esame. Non tanto per i pregi vantati dal cantiere che se ne è fatto iniziatore per i grossi scafi (sicurezza praticamente assoluta di funzionamento, dato il rilevante numero di unità indipendenti; facilità e accessibilità nelle riparazioni e nei ricambi; graduabilità di potenza e di consumo), quanto per l'applicazione di uno o pochi elementi alle chiatte o altre imbarcazioni da rimorchio, od a velieri di piccolo tonnellaggio, che potrebbero divenire altrettante motonavi indipendenti, preziose negli usi su mare interno, civili e bellici, eventualmente con l'adozione del gassogeno o del metano.

Pedali termici.

Per evitare il ripetersi d'inconvenienti dovuti all'intirizzimento dei piedi degli autisti (inconvenienti imputabili sia alla minorata efficienza e sensibilità degli arti, sia all'istintiva abitudine di spostare i piedi dalla posizione di controllo per batterli sull'impiantito della cabina di guida), su alcuni automezzi militari tedeschi sono stati adottati i pedali di comando termici, cioè muniti di un rivestimento asportabile, in tessuto conduttivo, contenente una resistenza elettrica collegata alla batteria. Con un consumo di corrente relativamente modesto, pari a quello di un fanale da 12 candele, questi sopra-pedali assicurano una temperatura sufficiente a difendere la pianta del piede attraverso la suola.

L'applicazione in forma mobile è interessante per gli usi sussidiari che essa consente: riscaldar le mani prima di una riparazione delicata o di un maneggio d'armi; inserzione tra coperta e radiatore, per la difesa di questo dal gelo durante le lunghe soste; ecc. Essa merita, in ogni caso, di essere estesa – quanto meno per il suo scopo originario – sugli autobus di linea e sui veicoli filoviari: su questi ultimi specialmente, e dovunque la mancanza d'un motore termico anteriore lascia i piedi del conducente a temperatura particolarmente rigida.

Derubato e... condannato.

Ancora una sentenza su una questione che sembrerebbe, al profano, lapalissiana: la Corte di Cassazione (27 giugno 1940, num. 2110, Pres. Coco, ricorr. Barbarito) ha ribadito la massima che « il proprietario del veicolo non è responsabile dei danni cagionati da un terzo che si sia impossessato della macchina lasciata sulla pubblica via, quando risulti che egli abbia ottemperato alla normale cautela di rimuovere dal quadro elettrico la chiavetta d'interruzione ».

Tuttavia, la questione non è così semplice, né così pacifica come può apparire, e dalla motivazione stessa della sentenza ricordata traspare il persistente pericolo, per il derubato, di vedersi condannare, per giunta, al risarcimento dei danni a causa dell'investimento prodotto dal ladro.

Osserva, infatti, motivando, la Cassazione, che la *volontà contraria* alla circolazione, richiesta dall'articolo 120 del Codice Stradale nel proprietario affinché venga meno la sua responsabilità dominicale per i danni prodotti dalla circolazione abusiva, deve essere non solo provata dal proprietario stesso, ma provata altresì con l'adempimento di qualche positiva manifestazione di questa volontà contraria: come minimo, per esempio, l'estrazione della chiave d'accensione. Da ciò si dedurrebbe che, senza tale precauzione, risulterebbe affermato un nesso di causalità, indiretta ma efficace, tra l'omissione del proprietario e l'investimento da parte del ladro.

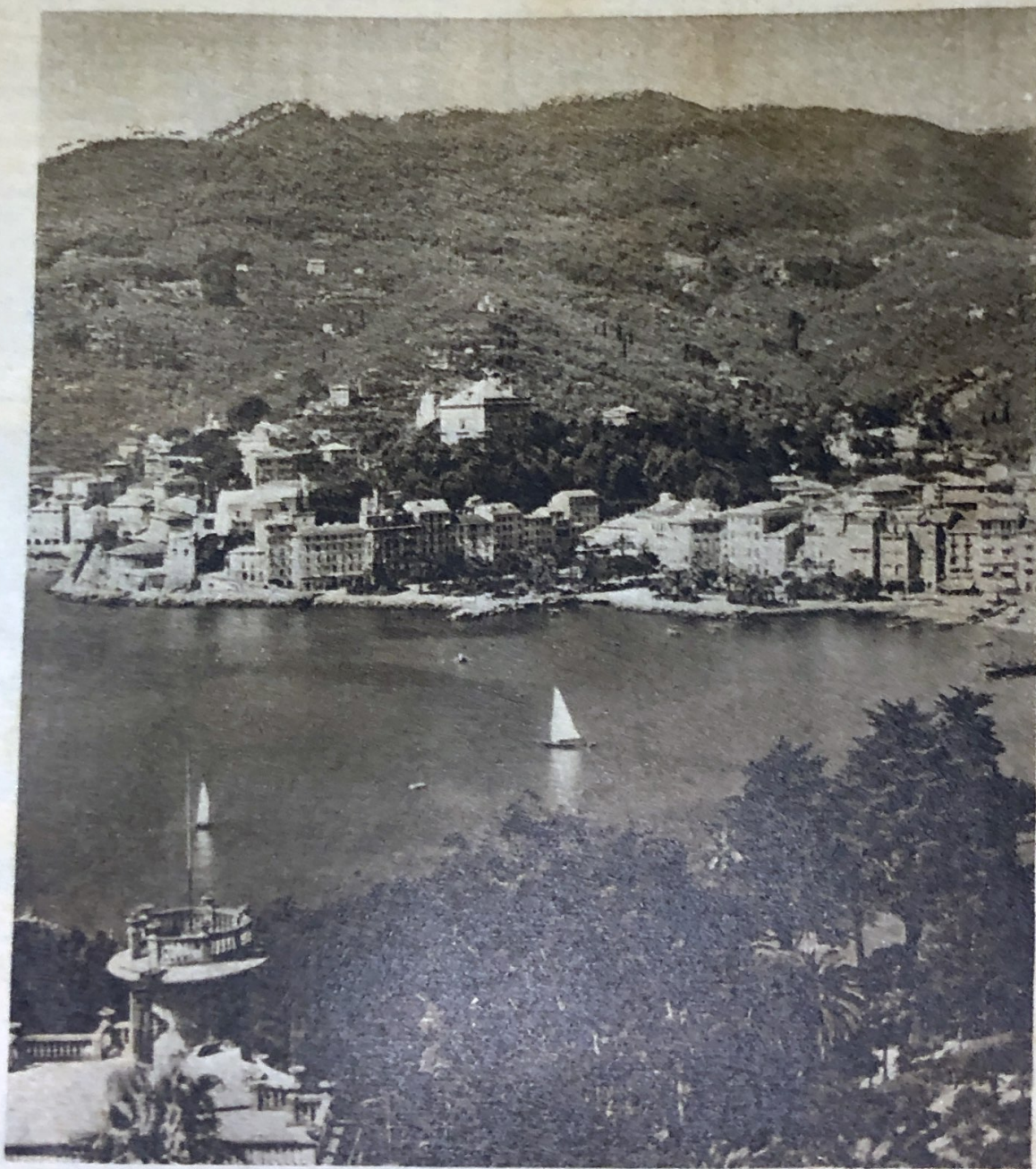
Non possiamo sottoscrivere con entusiasmo questa implicita massima, che in sostanza presupporrebbe la tolleranza, o una tacita acquiescenza del proprietario a vedersi derubato del veicolo, soltanto per aver lasciato la chiavetta nel quadro, come se ciò significasse che la macchina è a disposizione del primo occupante, e come se non si sapesse che le chiavette son tutte eguali per ogni tipo o per serie di tipi, e in possesso di ogni ladro d'automobili che si rispetti, sicché l'estrarre o il lasciare la chiavetta non ha, in sostanza, alcun serio valore se non di simbolo.

Anche giuridicamente la costruzione della sentenza ci pare discutibile, in quanto – nell'ipotizzare (sia pure per escluderla nella fattispecie) una forma di responsabilità del derubato – fa ricorso al citato articolo 120 Cod. Strad., considerando insufficiente il fatto del furto come prova di circolazione *invito domino*, ma richiedendo, invece, di risalire al momento precedente a quello del furto, per « apprezzare – prescindendo dall'illecita asportazione – se il *divieto fosse manifesto e fattivo*, con riferimento normalmente efficace ». È evidente, in questa artificiosa costruzione concettuale, lo sforzo di evitare un espresso riferimento al penultimo capoverso dell'art. 32 Cod. Strad. sulle cautele da usarsi nelle soste, per non dover affermare l'audace nesso di causalità tra la violazione di quello e l'investimento – ma ricadendo così in un'altra, e altrettanto inaccettabile, deformazione interpretativa della clausola liberatoria dell'art. 120. La quale, giova ripetere, eleva la « volontà contraria » comunque provata (e il furto patito è la miglior prova *in re ipsa*) come discriminante non condizionata affatto a mezzi di pubblicità o di coazione.

A. F.

Riviera Ligure

Clima dolcissimo anche in inverno

NERVI - RECCO - CAMOGLI - S. MARGHERITA LIGURE - PORTOFINO - PARAGGI - RAPALLO ZOAGLI - CHIAVARI - LAVAGNA - SESTRI LEVANTE MONEGLIA - LEVANTO - LERICI - PORTOVENERE

Santa Margherita Ligure - Panorama

Informazioni: ENTI PROVINCIALI PER IL TURISMO DI GENOVA, LA SPEZIA E TUTTI GLI UFFICI VIAGGI

CURIOSITÀ GASTRONOMICHE

Diciamo ranocchi, anziché rane, perché questo maschile è più appropriato, e ci presenta con maggiore immediatezza le care bestioline nel momento in cui sono inequivocabilmente destinate alla padella o al tegame.

I cercatori di ranocchi si dividono in due categorie: dilettanti e professionisti. Lasciamo perdere i primi, anche se più numerosi. Non sono che spaventapasseri o altrettanti Barbariccia, se vogliamo seguire padre Dante nella sua viva rappresentazione del XXII canto del *Purgatorio*:

E come all'orlo dell'acqua di un fosso
Stanno i ranocchi pur col muso fuori
Sì che celano i piedi e l'altro grosso,

Sì stavan da ogni parte i peccatori;
Ma come s'appressava Barbariccia
Così si ritraean sotto i bollori.

I secondi, invece, i professionisti, meritano qualche considerazione. Essi hanno due sistemi per pigliare ranocchi: uno meno redditizio, ma più sereno, piacevole, pastorale; l'altro faticoso e disagevole, ma che rende bene. Il primo è il sistema della canna, il secondo della lanterna: quest'ultimo ha bisogno della complicità delle tenebre. Escono i ranocchiari del giorno, all'alba o verso il tramonto, ché sono le ore migliori, perché i ranocchi hanno fame. In cima alla canna hanno appesa una cordicella e, in capo a questa, è il « boccone »: un batuffolino di seta vergine (bozzolo). Stanno sull'orlo del fosso o dello stagno, possibilmente in modo da non essere visti dal basso. Immobili nella persona, la canna sulla destra, fanno giocherellare il « boccone » davanti al musetto del ranocchio, con moto lievissimo e con tale arte che questo, solleticato e incuriosito, zompa e abbocca. Ma appena i giovani denti si sono piantati nel groviglio della seta, in questo preciso momento – attimo fuggente – il pescatore dà il colpo maestro per trarre la bestia a sé. Il ranocchio, che ha mangiato... la foglia, apre la bocca e si libera dall'insidia; ma la forza dello strappo ben misurato, avveduto, deciso, lo lancia – gambe all'aria – in quella traiettoria che lo porta addirittura sulla mano sinistra del pescatore, già pronta ad agguantarlo. Da questa stretta passa nella limitata libertà del carniere. Ma non sa quello che l'aspetta.

Osservare un ranocchiaro intento a questa dilettosa fatica è quanto mai divertente e interessante;

TENDE COLONIALI
MATERIALE PER CAMPEGGIO
OGGI
...IERI... accampamento alla Guinea 1688
Ettore Moretti
MILANO - FORO BUONAPARTE, 12

direi stupefacente, non solo per la precisione dei movimenti, per la sicurezza dell'occhio e la disciplinata abilità del braccio; ma anche per i moti del volto, su cui passano i segni, lievi ma percettibili, dell'ansia e della soddisfatta compiacenza.

L'altro sistema di caccia (questa è veramente caccia più che pesca) si svolge, dicevo, con la complicità delle tenebre notturne. Vanno i ranocchiari nelle ore più buie e silenziose, muniti di una lanterna tutta chiusa, con un solo spiraglio laterale provvisto di lente. Sul limite estremo di un margine, a pelo d'acqua, si adagiano, protetti dall'ombra, ed aprono la luce. Sono vicini così all'acqua da poter

VANNO I RANOCCHIARI NELLE ORE BUIE E SILENZIOSE...

comodamente raggiungere le bestie con una mano. I ranocchi, attratti dalla luce, affiorano curiosi, si accostano e si fermano stupefatti nel cono luminoso che si proietta. Allora, la mano svelta, con gesto garbato e silenzioso, li afferra e li cattura. Quando ero ragazzo – ma non stupido – e mi capitava di vedere certi comizi organizzati dai socialisti nella piazza del paese, all'uscita dalla Messa, pensavo sempre alla cattura delle rane con la lanterna. Questa buona e brava gente che, in fondo, non chiedeva che lavoro e pane per vivere, era ingaggiata da imbonitori di professione, i quali, col magico trucco di paroloni pieni di incognite, la incantava, ne sconvolgeva le idee, sì che essa finiva per non capire più nulla. Ma, per non passare da stupida, e per una vaga

...FANNO GIOCHERELLARE IL «BOCCONE» DAVANTI AL MUSETTO...

NIVEA

DONA ALLA PELLE UNA
RESISTENTE FRESCHEZZA

speranza, abboccava. Oggi uno, domani due... Poi venne l'*Inno dei Lavoratori* col sole dell'avvenire. Canta tu che canto anch'io... Mi pareva tutto un facile inganno. Poi la faccenda prese un aspetto più serio e concreto. Ma io non ero più ragazzo.

I cacciatori di ranocchi, raccolta la preda, non hanno concluso la loro fatica. Immaginate voi gli strilli e le ripulse della più coraggiosa massaia, davanti ad un cesto di queste bestiole, una sull'altra in un groviglio di zampe, di teste, di pance? L'idea di un altro batrace si affaccerebbe ardita, e la massaia fuggirebbe con orrore. Errore spiegabile, ma ingiustificato. Sentite questa, accaduta in un Istituto nel Regio Parco di Torino, tenuto da religiosi. Un villico del Vercellese mandò in omaggio un cesto di bei ranocchi: la suora cuciniera, come l'aprì, lanciò un urlo di spavento. Non aveva mai visto rane. Accorre la conversa, accorre la guardarobiera, accorre la Superiora... Consiglio di famiglia. Decisione: si mangia il pesce di acqua dolce? Si mangeranno pure questi animaletti. La cuoca li preparò come credette meglio: sgozzate le povere bestie, cercò di far loro l'operazione per cui San Bartolomeo fu martire, non sempre riuscendovi; cavò e buttò via – sciagurata – tutte le interiora, poi mise il resto a bollire in un tegame, con comune battuto. Quando l'inusitato intingolo giunse alla tavola dei reverendi Padri, non ci fu allettante odore che li trattenesse dalla smorfia del disgusto. Le teste, dall'aspetto macabro – bocca semiaperta ed occhi spalancati – affioravano dal liquido e pareva aspettassero la loro vendetta; zampe unghiute oscenamente commiste...

Converrà rilevare qui come la rana, in genere, abbia grandemente sofferto della sua somiglianza col rospo. Penso che là dove si dice, nella sacra Bibbia, al capo ottavo dell'*Esodo*, che il Signore estese all'Egitto la piaga delle rane perché liberasse il popolo ebreo, forse – perchè no? – si trattava di rospi. Comunque, anche se erano veramente rane, il castigo consisteva naturalmente, nella moltitudine, più che nel genere dell'animale. Se il rospo non esistesse, rane e ranocchi (le prime hanno più vocazione per la musica, i secondi per la padella) sarebbero ben visti come graziosi animaletti, innocui ed utili, dalle forme svelte, dalle membra sciolte ed agili, dal colore del corpo di un bel verde, che si confonde col morbido tappeto dei prati. Ma come gli imbecilli confondono uomo e scimmia e credono ad una continuità e ad una assurda derivazione, così gli ignoranti sentimentali confondono rospi e rane, forti, se occorre, della testimonianza del naturalista e dello zoologo, che cataloga gli uni e le altre nella comune famiglia dei batraci. Come se fosse vero questo sillogismo: che, poiché la pecora ha quattro gambe e la sedia ha quattro gambe, la pecora è una sedia...

Comunque, i pescatori di rane che conoscono il mondo pensano loro ad invogliare il prossimo di ranocchi, con la piccola operazione che mi proverò a descrivere. Dall'idillio agreste si passa alla sala anatomica, e non bisogna aver paura di teste mozzate.

Afferrata la cara bestiolina per le cosce, un colpo ben assestato di coltello libera il corpo dall'ormai inutile capo. Presala, quindi, per il devastato collo con una mano, un ben deciso strappo dell'altra libera il corpo dalla pelle, che si stacca intera rovesciandosi, come una tuta a doppia faccia. Messo, quindi, nell'acqua, il ranocchio subisce un primo bagno purificatore, intanto che il ranocchiaro, munito di forbici, li trae dall'acqua uno dopo l'altro, per tagliarne le zampette e procedere ad una toletta più accurata. Dal fragile corsetto estrae, con delicata manovra, le interiora, senza staccarle; cerca fra di esse il nascosto sacchetto del fiele – una perlina dai riflessi turchini o verde cupo – e lo butta; incrocia, quindi, le gambe posteriori della bestia e sul corsetto stende le interiora, il cosiddetto «pasto»: fegato, uova, intestino e quella bella macchia di grasso in filamenti a raggiera giallo oro, che sembrano la fiamma di un bersagliere.

Eccoli che arrivano ben disposti sul piatto. E sono lì, in cucina, sotto lo sguardo ammirato di tutti. Le interiora, ben distese, scendono dal corsetto fino a raggiungere le cosce lucide e muscolose come di atleti. È un'iride di colori: sul fegato – un velluto marrone tralucente di delicatissime sfumature – s'innesta la fiamma viva del grasso; sotto, è il sale e pepe delle uova, anch'esse lucide come una divisa per cerimonie; e da un lato, un po' nascosto, delicata nota di rosa pallido, spunta l'intestino. Questo insieme che, nominato nei suoi componenti, può fare arricciare il naso ad uno schizzinoso, va considerato come un tutto inscindibile; una sinfonia di sapori, oltre che di colori, per la gioia di chi li intende. Lo scienziato, che scruta i misteri della natura, dovrebbe spiegarci la correlazione fra i molteplici pasti del ranocchio – larve, insetti, lumachelle, piccoli molluschi, oscuri abitatori di acque stagnanti, grano – e queste voluttuose sfumature degli organi più delicati ed essenziali del suo organismo. Se ben si osserva, il ranocchio è tutto interiora e tutto gambe posteriori: queste servono al salto per la preda che nutrisce quelle. Altra carne non c'è, ché tutto il resto della bestia si riduce a pelle tesa su delicati ossicini. Ma quella che c'è è tenera, bianca, delicata. Assomiglia alla carne di pollastro, specie se il ranocchio ha mangiato grano.

Non vi dice proprio nulla un bel piatto di ranocchi fritti alla cacciatora, cioè rallegrati di pomodoro fresco a pezzetti?... Cacciatora non caotica, come certe cacciatore di pollastri che, quando ti servi, specie se gli altri ti guardano e aspettano, è una sofferenza: vorresti un'ala e spunta una coscia; cerchi il petto, e trovi un'anca; punti su una coscia e poi ti accorgi che è il collo; ma una cacciatora dove i bei ranocchi escano dalla padella rosati e profumati, nello stesso ordine e nella stessa compostezza come vi furono messi, uno per uno, col trofeo intatto del bel *pasto* esibito. Non vi dice nulla, ripeto, una bella cacciatora di ranocchi così fatta, insieme ad una polenta di farina novella, tagliata a fette e arrostita alla brace ardente adagio adagio, fin che il giallo si tinga, qua e là, di rosa e, così calda bollente (a *scottadèo*, dicono i Veneziani), raccolga, concentri, e vi porti alla bocca, fumante e fragrante, quel sugo delicato che si scioglie in una ineffabile ghiottoneria di delicati sapori?

Le care rane, che, bollite, dànno un brodo squisito, sono soggette a diversi trattamenti.

L'uomo, prima fa il carnefice con le bestie, martoriandone la carne con la più feroce inventiva; poi diventa umano e le coccola nel più fantasioso dei modi. Ho sentito gente contrastare, per rivendicare a sé il modo migliore di cuocere i ranocchi. Fedora, una ragazza che per sveltezza e disinvoltura ai fornelli non scherza, dice che bisogna mangiare i ranocchi alla finalese, per rendersi conto del raro boccone... Finale Emilia, se non lo sapete, è terra di ranocchi, come tutti i paesi della bassa. Conciate

le bestioline a festa, come sopra dicevamo; preparato un garbato battuto con aglio, olio, prezzemolo, sale e pepe, quando accenna ad arrossare vi si adagiano dentro le rane ben composte dei loro attributi, e si lasciano cuocere. Esse, piano piano, si copriranno di acqua: è la loro seconda natura. Lasciatele bollire ancora, finché non l'avranno riassorbita per metà. È questo il momento giusto per mettere il pomodoro. Se si prosciugassero un po' troppo stando ancora al fuoco, correggere col burro. Tuttavia, a questo trattamento, noi – non sappiamo le rane – preferiamo quest'altro, meno tipicamente finalese, ma certo più gustoso e fine. I ranocchi, sempre acconciati nel modo noto e convenientemente salati, si lasciano un paio d'ore nel piatto, su di un graticcio, perché «facciano l'acqua». S'indorano poi di uova sbattute con formaggio, si passano nel pane grattugiato e si friggono in padella a fuoco lento. Aver cura che il «pasto» non si scomponga. Quando sono bene arrosolati, si mettono nel tegame con burro e pomodoro.

Un'altra donna di Morando – Decima di Persiceto – mi sosteneva che il modo migliore è il loro: rivestire il ranocchio, come di una dalmatica, in una colla fatta di farina, uova, formaggio (sale e pepe) e poi friggerlo in padella a fuoco lento. Sarà... In Piemonte trattano i ranocchi come il pollo, meno lo spiedo: ne fanno il brodo, li mettono in umido con patate (ed è la maniera più comune e più redditizia per le famiglie) alla cacciatora... In quel di Vercelli li adagiano in padella su di un cuscinetto di cipolla, pomodoro e non so quale altra cosa; ma un tutto così ghiotto, che il ranocchio diventa pretesto per gustare quel sugo. In un pranzo dato da Lucrezia Borgia in onore di Prospero Colonna a Ferrara, nel 1513, furono serviti anche ranocchi lessati, con salsa piccante.

Ma la prima maniera, quella della padella a fuoco lento di legna sotto il camino, con pomodoro, ma non tanto da confondere i connotati delle bestiole, tirate così con garbata avvedutezza e occhio sicuro al punto giusto... e poi più. In aggiunta, la polentina arrostita alla brace.

Le rane, come cibo, furono sempre tenute in buona considerazione. Ho letto in un trattato del sec. XVI che esse non sono buone se concepite durante la pioggia. E «cotte lesse con olio, sono la theriaca de' veleni di tutte le serpi»; e «la decotione fatta con acqua et aceto giova al dolore dei denti».

Piemonte, Emilia, Romagna e Lombardia sono terre di ranocchi. A Milano sanno fare una fricassea di rane che nemmeno tento di descrivere. È un piatto che richiede grande studio e grande amore. Di non minore impegno il lombardo «riso con le rane», altra specialità della regione. Succulentissima specialità. Sebbene anche qui, come nella fricassea, la chiave, dirò così, del piatto, stia nel separare la carne delle coscie da tutto il resto della bestia, che va pestato in un mortaio e passato allo staccio, sì da trarne un sugo denso. Una classica ricetta di zuppa di ranocchi ce la dà l'onesto Artusi, il quale lamenta, e giustamente, che al mercato di Firenze, quando nettano i ranocchi, gettano via le uova, che sono le migliori.

Nell'Umbria (si trovano nei pressi di Bevagna caliginosa e delle Fonti del Clitunno) le chiamano le «ballerine», per il modo audace con cui stendono le gambe, quando, infilate una dopo l'altra in uno spago, vengono offerte dai venditori. Conselice – grosso centro sulla Lavezzola-Massalombarda – è celebre per i ranocchi; tanto celebre da esser chiamata: *Tèra d'ranoc*. Posta fra due fiumi – il Santerno ed il Sillaro – attraversata da un canale, circondata da risaie, quali condizioni migliori? Qui i ranocchi hanno l'ambiente per vivere ed il granaio per mangiare, perché si nutrono anche di grano e di riso, e per questo sono eccellenti. Come arrivano alla spiga? Così. S'appoggiano con forza allo stelo dal basso; lo piegano e, tenendolo fra le gambe, come fa il marmocchio che sale l'albero della cuccagna, lo percorrono fino alla spiga. E lì mangiano. Dicono i competenti che sono tanto squisiti, da non avere rivali. Si spiega, quindi, il grande accorrere dei ranocchiari in quella zona. Partono la sera da paesi distanti venti e più chilometri, con la lanterna intatta e il sacco vuoto; tornano verso l'alba con la lanterna consunta e il sacco pieno. Visitare, per esempio, il mercato dei ranocchi a Lugo, è godere uno spettacolo. Portano lì le bestiole ancora vive a sacchi; e lì le preparano e le passano ai banchi di vendita. Una volta un ranocchiaro tornò, anziché all'alba, a notte alta col sacco pieno. Pensò che poteva dormire qualche ora e posò il sacco nel cortile di casa. Ma nel sacco c'era un buco: uno ad uno i ranocchi se ne uscirono e, in una gara di zompi, invasero il cortile e quanti più locali adiacenti trovarono.

Morirono in esilio; non si sa se di crepacuore o di fame.

Se con questa chiacchierata fossi riuscito a conciliare qualche lettore col piatto dei ranocchi, mi sarei forse guadagnato un piccolo merito nel campo dell'autarchia.

Sappi, comunque, o lettore, che la rana – la quale ha legato il suo nome al genio del bolognese Galvani – è stata oggetto di attenzione e di studio fino dall'antichità: Plinio, Giovenale, Orazio. Dante la ricorda due volte nella *Divina Commedia*.

Goethe tesse sulle rane una spiritosa parabola, per sorridere dei leggeri propositi e delle fantasiose illusioni degli uomini. Tutti conoscono la poesia del Giusti *Il Re Travicello*, e sanno della *Batracomiomachia*, e della commedia di Aristofane: *Le Rane*. Ma costui non si è forse dato la pena di inventare una parola per riprodurre il grido *Brekekeukoax koax?*

Signor pollo, di aristocratica smorfia, avanti: dove, quali, quanti i vostri poeti e celebratori? Soltanto il gallo ha legato il suo nome al più triste dei tradimenti, che si ricollega alla divina tragedia del Golgota; e ci voleva la magnanima indulgenza di un Sant'Ambrogio a riabilitarlo, quando lo innalza a simbolo di Cristo, che preannuncia la luce e taglia la notte in due.

Ma chi cerca mai il gallo, da mettere in pentola o allo spiedo?

ORSO CARBONI

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA
CORSO ITALIA, 10 – MILANO

QUOTA D'ASSOCIAZIONE

Soci Annuali	L. **22,70**	(più L. 2 tassa di ammiss.)	(Estero L. 32,70)
Soci Quinquennali	L. **112,50**	(più L. 2 tassa di ammiss.)	(Estero L. 163,50)
Soci Vitalizi	L. **357,—**		(Estero L. 510,—)
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. **460,—**		(Estero L. 612,—)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

Statistica dei Soci al 31 Dicembre 1941-XX

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 Dicembre 1941		N. 140.508
Nuovi Soci annuali		» 23.867
Soci vitalizi inscritti al 31 dicembre 1940	N. 266.429	
Nuovi Soci vitalizi dal 1-1-1941 al 31-12-1941	» 2.675	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale	» 6.117	
		» 275.221
		N. 439.596

ABBONAMENTO ALLE RIVISTE DELLA C. T. I.

Abbonamento a **Le Vie d'Italia:**
Italia, Impero, Albania, Possed. e Col.: Annuale L. **26,–** Estero L. 46,–
Semestr. L. **13,–** Estero L. 23,–

Abbon. annuo cumulativo a **Le Vie d'Italia** *e* **Le Vie del Mondo:**
Italia, Impero, Albania, Possed. e Col.: Annuale L. **75,–** Estero L. 114,–

Proprietà letteraria ed artistica – Riproduzione riservata – Non si restituiscono nè i manoscritti nè le fotografie

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente alla Consociazione Turistica Italiana

Direttore: Sen. CARLO BONARDI — *Direzione e Amministrazione:* CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA - Milano, Corso Italia, 10 — *Redattore Capo Responsabile:* Dott. ATTILIO GERELLI

Rizzoli & C. - Anonima per l'Arte della Stampa - Milano, Piazza Carlo Erba, 6

AUTOMOBILISTI!

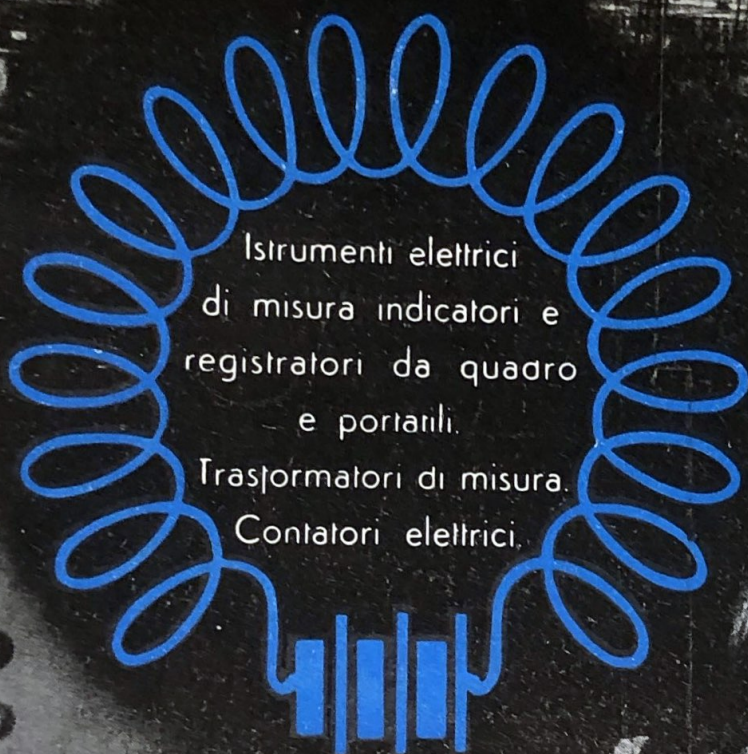
L'ANONIMA INFORTUNI

SOCIETÀ ANONIMA DI ASSICURAZIONI FONDATA NEL 1896
SEDE IN **MILANO** (108) - PIAZZA CORDUSIO, 2
TELEFONI: 88-451, 88-452, 88-453, 88-454, 89-861, 87-655, 87,656, 87-657 (Centralino)
CAPITALE SOCIALE L. 32.000.000 INTERAM. VERSATO - FONDI DI GARANZIA AL 31-12-1940 L. 214.674.805

ASSICURAZIONI INFORTUNI - ASSICURAZIONI MALATTIE - ASSICURAZIONI DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE - ASSICURAZIONI DELLE VETTURE CONTRO I DANNI O LE ROTTURE ACCIDENTALI

È INCARICATA DALLA **CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA**, QUALE DELEGATA DELLE **ASSICURAZIONI GENERALI**, DEL **SERVIZIO TRITTICI** CHE COMPIE MEDIANTE I **PROPRI UFFICI** E MEDIANTE LE **AGENZIE** CHE HA IN COMUNE CON LE

ASSICURAZIONI GENERALI DI VENEZIA

L'ANONIMA INFORTUNI È ASSICURATRICE UFFICIALE DELLA C.T.I., DELLA R.F.M.I. (R. FEDER. MOTOCICLISTICA ITALIANA) E DELLA R.F.I.M. (R. FEDER. ITALIANA MOTONAUTICA). CON QUESTI ENTI L'ANON. INFORTUNI HA ACCORDI SPECIALI A FAVORE DEI SOCI. CURA LA GESTIONE DELLA CASSA INTERNA DI PREVIDENZA DEL COMITATO OLIMPICO NAZ. ITALIANO (C.O.N.I.)

Istrumenti elettrici
di misura indicatori e
registratori da quadro
e portatili.
Trasformatori di misura.
Contatori elettrici.

C.G.S. ISTRUMENTI DI MISURA S.A.
MONZA - VIA MARSALA 16

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50